

Schulden stiegen auf 11,3 Milliarden

10. Mai 2010, 10:05



So idyllisch wie auf dieser Autobahn schaut es in den Kassen der heimischen staatlichen Autobahnfinanzierungsgesellschaft nicht aus.

Die Asfinag hat die Wirtschaftskrise 2009 erwartungsgemäß hart zu spüren bekommen, die Lkw-Mauterlöse schrumpften um 13 Prozent

Wien - Die Asfinag hat die Wirtschaftskrise 2009 erwartungsgemäß hart zu spüren bekommen. Die staatliche Autobahnfinanzierungsgesellschaft verzeichnete bei den Lkw-Mauterlösen ein Minus von 13 Prozent, was den Schuldenstand im Vorjahr auf 11,3 Mrd. Euro anwachsen ließ. 2008 lag dieser bei 10,9 Mrd. Euro, Ende 2010 wird er voraussichtlich 12,3 Mrd. Euro betragen.

Die Asfinag habe das Jahr 2009 mit einem Gewinn von 290 Mio. Euro abgeschlossen. Für 2010 werde ein positives Ergebnis erwartet, teilte die Asfinag am Montag in einer Aussendung mit. Insgesamt gaben die Mauterlöse (Vignette, Lkw-Maut und Sondermaturen) im Vorjahr um neun Prozent nach, wobei die leicht steigenden Pkw-Einnahmen den Einbruch im Güterverkehr nicht wettmachen konnten.

Der Jahresüberschuss des Autobahnfinanzierers sank um 12 Prozent auf 290 Mio. Euro, die Netto-Neuverschuldung stieg um 68 Prozent auf 399 Mio. Euro. Allerdings sind hier auch die 186 Mio. Euro Schulden für das PPP-Projekt ("PublicPrivatePartnership") Nordautobahn A5 (Wien-Mistelbach) eingerechnet. An Körperschaftssteuer flossen von dem Staatsbetrieb rund 100 Mio. Euro in den Bundeshaushalt.

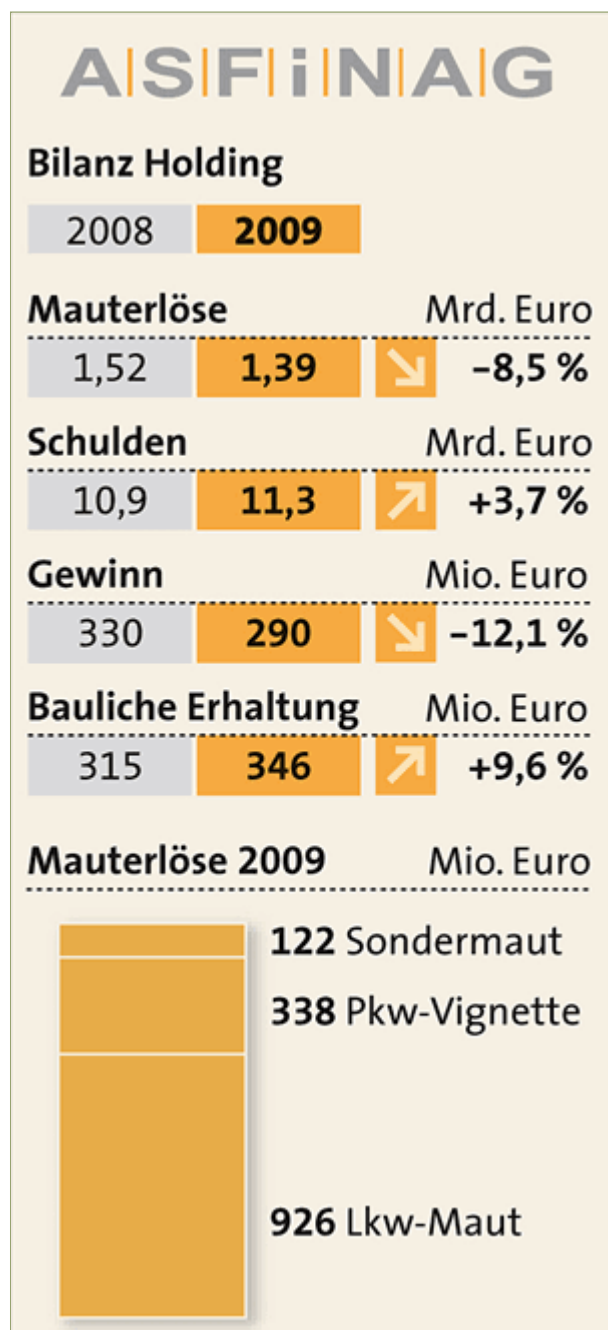
Die Asfinag, die aus dem Staatshaushalt ausgelagert ist, betonte, dass das Autobahnen- und Schnellstraßennetz ausschließlich über die Kunden finanziert werde und sie keine Erlöse aus Zuschüssen erziele. Im Jahr 2010 werde der Jahresüberschuss bei rund 203 Mio. Euro liegen,

Die Wirtschaftskrise und der darauf resultierende geringere Warenumlauf war auch an den Autobahn-Raststätten deutlich spürbar. "Alle Umsätze sind, auf 100 Kilometer Fahrleistung gerechnet, von 2008 auf 2009 gefallen. Jeder Autolenker hat 2008 noch 3,7 Euro zum Gesamtumsatz beigetragen, 2009 waren es nur mehr 2,8 Euro (je 100 km Autobahn-Umsatz, Anm. d. Red.)", rechnete Asfinag-Boss Klaus Schierhackl vor.

550 Millionen für Neubauten

2009 investierte die Asfinag 550 Mio. Euro in Neubauten, inklusive der 186 Mio. Euro für die Nordautobahn von der Bundeshauptstadt Richtung Tschechien. "Der von der Asfinag direkt für den Neubau versendete Betrag belief sich auf 409 Mio. Euro, das waren 32 Mio. Euro weniger als im Jahr 2008", so die "Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft".

Die Ausgliederung der Asfinag aus dem Budget wurde 1997 von der damaligen SPÖ/ÖVP-Regierung beschlossen. Im Jahr 2000



hieß es im Regierungsprogramm der ÖVP/FPÖ-Koalition: Die bis 2003 auf 8,4 Mrd. Euro ansteigenden Asfinag-Verpflichtungen dürften zu keinen Budgetbelastungen führen. Daher solle es durch die Einführung der Lkw-Maut (rund 2 S pro Kilometer für Schwer-Lkw) ab 1. Jänner 2002 und eine Erhöhung des Preises für die Jahresvignette auf 1.000 (bisher 550) S möglich werden, den Lückenschluss im hochrangigen Straßennetz zu finanzieren.

Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) hatte zuletzt im März 2010 erklärt, dass man angesichts der angespannten Budgetlage "alle Projekte neu überdenken" müsse. Welche Vorhaben schließlich finanzierbar sind - und in welcher Dimension - und wo es Kürzungen geben soll, könne noch nicht seriös gesagt werden, hieß es nach dem Ministerrat Mitte März. Die konkreten Pläne zu den Haushaltskürzungen will die Regierung im Herbst bekanntgeben.

Verkehr legte bisher um fünf Prozent zu

Die Wirtschaftskrise und der damit verbundene Einbruch beim Güterverkehr schwächt sich ab. In den ersten vier Monaten 2010 verzeichnete die Asfinag ein Plus beim Verkehrsaufkommen von 5,1 Prozent gegenüber Jahresanfang 2008. Aktuell betrage das Plus gar acht Prozent, so Asfinag-Chef Klaus Schierhackl. Eine Prognose für den Gesamtjahresverlauf abzugeben, sei aber Kaffeesud-Leserei, betonte er bei der Jahrespressekonferenz am Montag.

Daher lasse sich auch erst im Herbst sagen, welche Bauprojekte priorisiert werden und welche sich verzögern. Derzeit werde gerade gemeinsam mit den ÖBB und dem Verkehrsministerium der Bedarf erhoben. Wichtig sei, die Ertragslage stabil zu halten, daher dürfe nur das gebaut werden, wofür es auch Bedarf gibt, hielt Schierhackl fest. Heuer gibt es ca 180 Baustellen, 93 Prozent des hochrangigen Straßennetzes sind damit baustellenfrei.

Kritik

Kritik am Bauprogramm kam vom Verkehrsclub Österreich (VCÖ). Der Asfinag-Schuldenberg belaste ohnehin schon jeden Staatsbürger mit 1.480 Euro pro Kopf. Dennoch seien weitere 400 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen geplant - obwohl Österreich bereits heute eines der dichtesten Autobahnnetze Europas habe. Der VCÖ fordert einen Stopp für die geplanten Projekte.

Im Vorjahr betrug die Nettoneuverschuldung der Asfinag 399 Mio. Euro, wobei 595 Mio. Euro in den Neubau und 346 Mio. Euro in die Sanierung investiert wurden. Die Asfinag wird heuer eine Neuverschuldung von 970 Mio. Euro verzeichnen, der Finanzierungsbedarf beträgt 2010 rund 1,4 bis 1,5 Mrd. Euro, erklärte Schierhackl.

2009 wurden Umsatzerlöse von 2,036 Mrd. Euro erwirtschaftet, nach 2,011 Mrd. Euro im Jahr 2008. Das Betriebsergebnis gab 2009 von 932 Mio. auf 778 Mio. Euro nach, das Vorsteuerergebnis (EBT) verringerte sich von 442 auf 385 Mio. Euro. Die Personalaufwendungen blieben mit 152 Mio. Euro nahezu konstant. Die Materialaufwendungen kletterten von 756 auf 941 Mio. Euro, geht aus der Jahresbilanz hervor. Die Asfinag beschäftigt 2.676 Mitarbeiter, 2008 waren es 2.644 Beschäftigte.

Die wichtigste Kundschaft der Asfinag sind nach den Österreichern die Ungarn. Knapp neun Prozent aller Mauttransaktionen entfallen auf den östlichen Nachbarn. Auf Platz drei knapp dahinter liegt Deutschland.

Obwohl das Verkehrsaufkommen krisenbedingt 2009 nachgelassen hat, stiegen die Strafgeleinnahmen der Asfinag um 16 Prozent auf 63 Mio. Euro. Gemäß der Straßenverkehrsordnung erhält der Straßenerhalter 80 Prozent der Strafgeleinnahmen, so die Asfinag. Auffallend sind hier deutliche regionale Unterschiede. So sind sie in Tirol und Vorarlberg entgegen den Trend gesunken, während sich die Bußgeleinnahmen im Burgenland verdoppelten. (APA)