

Geschäftsführer
Gesellschaft zur
Pfleger der Stra-
ßenbautechnik
mit Asphalt
(GESTRATA)



Ing. Maximilian Weixlbaum

Zu Frage 1: Im Bereich des Verkehrswegebauwes war ein z. T. drastischer Leistungsrückgang in der Höhe von etwa 20% im Vergleich zu 2009 zu verzeichnen. Im Vergleich zu 2008 wäre der Umsatz- bzw. Leistungsrückgang mit etwa 35% zu beziffern.

Zu Frage 2: Für die nächsten Jahre ist bestenfalls mit einer Stagnation im Bereich des Verkehrswegebauwes zu rechnen. Vorsichtige Prognosen lassen für die Jahre 2013/2014 eine Besserung der budgetären Haushalte im Bereich der öffentlichen Hand (Gemeinden, etc.) hoffen.

Zu Frage 3: Die rigorosen Sparmaßnahmen speziell im Landes- und Gemeindestraßenbau bewirken, dass die anstehenden Erhaltungsmaßnahmen zur Erhaltung einer sicheren und adäquaten Infrastruktur in den nächsten Jahren ein noch größeres Loch im Budget verursachen wird.

Dazu kommt, dass auf Gemeindeebene oftmals nicht genügend Daten und Fakten über den tatsächlichen Straßenzustand vorhanden sind. Bei den hochrangigen Straßen hat man durch entsprechende Untersuchungen Zahlenmaterial in Händen, damit Aufgaben zielgerichtet und nach Dringlichkeit angegangen werden können. Bei Gemeindestraßen ist das nicht der Fall, eine vorausschauende und nachhaltige Planung ist daher nicht möglich.

Grundsätzlich stehen wir mittlerweile vor der Problematik, dass allerorts mit Einsparungen und Streichungen in den Budgets zu rechnen ist und das vor dem Hintergrund eines Straßennetzes, das in den letzten Jahren und Jahrzehnten gewachsen ist. So hat sich allein die Länge des hochrangigen Straßennetzes seit 1980 auf das Doppelte vergrößert.

Wenn die vorhandene Infrastruktur aber nicht gepflegt und systematisch in die Erhaltung investiert wird, hat das gravierende Auswirkungen auf die Sicherheit aller Straßenbenutzer. Außerdem zieht ein mangelndes Engagement bei der Straßenerhaltung höhere Folgekosten nach sich. Die Probleme werden mit der Zeit also immer größer, genauso wie der Finanzbedarf.

Und dabei gäbe es ein Instrument, das sich für Investitionen in den Straßenbau- und die Straßenerhaltung hervorragend eignen würde – vor allem schon deshalb, weil es auch aus dem Straßenverkehr kommt und von den Benutzern der Infrastruktur aufgebracht wird: Die Mineralölsteuer.

In den letzten zehn Jahren haben die Autofahrer dem Finanzminister rund 38,15 Mrd. Euro an Mineralölsteuer abgeliefert. Allein die Erhöhung der Mineralölsteuer im Jahr 2007 um 3 Cent je Liter Benzin und 5 Cent je Liter Diesel hat rund 542,7 Mio. Euro gebracht. Nach dem Verteilungsschlüssel auf Bund, Länder und Gemeinden blieben dem Finanzminister 391 Mio. Euro. Investiert wurde damit laut Rechnungshof in die Schieneninfrastruktur, in den Klima- und Energiefonds, in die Umweltförderung und in Projekte mit anderen Staaten zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen. Auf Wunsch der Länder wurde außerdem darauf verzichtet, die Verwendung der Mittel konkret festzulegen.

Die Mineralölsteuer wird also überall dort eingesetzt, wo man gerade Geld braucht oder Löcher zu stopfen sind. Der Straßenbau oder die Straßenerhaltung und damit letzten Endes der Autofahrer profitiert allerdings nicht.

Hier ließe sich mit einer Zweckbindung der Mineralölsteuer oder zumindest eines Teils davon Abhilfe schaffen. Hier könnte man Finanzmittel zum Wohl derer einsetzen, die sie schließlich auch bezahlen.

► www.gestrata.at