

Budgetaufwendungen für den Straßenbau

In Österreich wurden seit 1955 rund 32 Mrd. S für den Straßenbau aufgewendet. Die Bauleistungen entsprechen dem europäischen Niveau, hinken aber dem der Motorisierung nach. Bis 1970 müßten rund 52 Mrd. S investiert werden, voraussichtlich werden aber nur 24 Mrd. S Budgetmittel verfügbar sein. Das Straßennetz wird daher auch künftig nur ungenügend dem modernen Verkehrsbedarf angepaßt werden können, sofern nicht zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten erschlossen werden.

Der Ausbau des Straßennetzes hinkt in allen hochentwickelten Industrieländern Europas der rasch zunehmenden Motorisierung nach. Die starke Diskrepanz zwischen verfügbarer und benötigter Verkehrsfläche hat historische Gründe. Im Eisenbahnzeitalter, bis zu Beginn der Dreißigerjahre, entwickelten sich Straßenverkehr und Straßenbau viel langsamer als die Gesamtwirtschaft. Die Straßen dienten hauptsächlich dem lokalen Bedarf. Sie genügten den Ansprüchen der Fußgänger und Pferdefuhrwerke sowie eines spärlichen Automobilverkehrs. Als in den Industrieländern der Verkehr in wenigen Jahren von der Schiene auf die Straße wechselte und Lastzüge von 20 t bis 30 t sowie Personenkraftwagen mit Reisegeschwindigkeiten von 150 km in der Stunde Verkehrswege benötigten, konnte das lange Zeit vernachlässigte Wegenetz trotz forciertem Straßenbau nicht rasch genug dem Bedarf angepaßt werden.

In Österreich wuchs die höchste tägliche Verkehrsdichte an Brennpunkten von einigen hundert Kraftfahrzeugen vor dem Krieg auf 30.000 im Jahre 1958. Von 1937 bis 1963 verzehnfachte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge; auf ein Kraftfahrzeug (ohne Mopeds) kommen gegenwärtig 6 Einwohner, gegen 60 vor dem Krieg. Außerdem steigert der Fremdenverkehr den Bedarf an Verkehrsfläche. Nach Österreich reisten in den letzten Jahren schätzungsweise 11 Mill. Personenkraftwagen jährlich ein, davon rund 2 Mill. im Spitzenmonat August. Nimmt man eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3 Tagen an (einschließlich der Tagesbesuche), dann befanden sich im August täglich 200.000 ausländische Personenkraftwagen in Österreich, ein Drittel des heimischen Bestandes. Nach Abzug der ausreisenden Österreicher steigert im August der Fremdenverkehr die Frequenz um etwa ein Viertel, in den Fremdenverkehrszentren sogar um ein Vielfaches:

32 Mrd. S seit 1955 investiert — Bauleistungen entsprechen europäischem Niveau

Mit dem Ausbau des Straßennetzes konnte in Österreich erst in den Fünfzigerjahren, nach Überwindung der Kriegs- und unmittelbaren Nachkriegsschäden, begonnen werden. Die finanziellen Voraussetzungen schuf 1950 das Gesetz über den zweckgebundenen Zuschlag zur Mineralölsteuer. Diese Zwecksteuer finanziert auch heute noch einen Großteil des Straßenbaues. In der kurzen Zeitspanne von etwas mehr als zehn Jahren wäre es schon arbeits- und bautechnisch unmöglich gewesen, das von wenigen Ausnahmen abgesehen völlig veraltete Straßennetz den hohen Anforderungen des modernen Straßenverkehrs anzupassen. Auch aus budget- und konjunkturpolitischen Erwägungen hätten die hierzu erforderlichen Investitionsmittel von 8 bis 10 Mrd. S jährlich nicht bereitgestellt werden können (die tatsächlichen Investitionen beliefen sich im Durchschnitt 1955/63 auf 3,6 Mrd. S pro Jahr).

Ausbauzustand des Bundesstraßennetzes B in den Jahren 1952 und 1963¹⁾

Fahrbahnbelag	1952		1963	
	km	%	km	%
Schwer	755	9	1 796	19
Mittelschwer	2 336	29	4 243	46
Leicht	2 342	29	2 365	26
Schotter	2 658	33	834	9
Insgesamt	8 091	100	9 238	100
davon				
Vollausbau			1 672	18
6 m bis 7,4 m Breite			3 510	38
7,5 m und mehr			1 478	16

¹⁾ Ohne Autobahn

Die beschränkten finanziellen und realen Ressourcen ließen keine großzügige, vorausschauende Planung zu, sondern mußten „punktuell“ zur Beseitigung akuter Notstände eingesetzt werden. In erster Linie galt es, die Abschnitte mit hoher Frequenz

oder einem zu erwartenden starken Durchzug zu sanieren und völlig verwahrloste Straßenstücke allein aus Sicherheitsgründen auch auf weniger frequentierten Straßen zu erneuern. Außerdem mußte den Fremdenverkehrsgebieten hoher Vorrang eingeräumt werden (schon 1951/52 wurde der Ausbau der Ossiacher-, Mölltal-, Wechsel-, Bregenzerwald- und Achenseestraßen begonnen). Dadurch entstand der oft gerügte, aber unter den gegebenen Umständen kaum vermeidbare „Fleckerlteppich“. Die Fahrbahnbreite differiert oft um das Doppelte und der Belag wechselt. Zu viele Baustellen konkurrieren um die knappen Mittel. Im Voranschlag 1963 wurden die für den Ausbau der Bundesstraßen B verfügbaren 1.298 Mill. S auf 150 Straßen verteilt. Der Aufwand je Straße schwankt zwischen 0,1 und 100 Mill. S (Durchschnitt 8,7 Mill. S).

Der „Bauerfolg“ im letzten Jahrzehnt läßt sich mangels einer nach Straßenqualität unterteilten Verkehrsflächenberechnung nicht genau nachweisen. Nach den Angaben über den Fahrbelag der Bundesstraßen B stieg von 1952 bis 1963 der Anteil der Straßen mit schweren und mittelschweren Belägen von 38% auf 65%, wogegen die Anteile der Straßen mit leichten Belägen (von 29% auf 26%) und die der Schotterstraßen (von 33% auf 9%) sanken. Gleichzeitig wurde das Bundesstraßennetz B von 8.091 km auf 9.238 km ausgeweitet, da sanierungsbedürftige Landes-Fernstraßen übernommen wurden.

Bundesmitten für den Straßenbau seit 1955

Jahr	Bund	Länder	Gemeinden ohne Wien	Wien	Insgesamt 1955=100		
						Mill. S	
1955	1.001 0	549 6	379 7	120 9	2 051 2	100 0	
1956	1 182 8	555 8	402 5	131 5	2 272 6	110 8	
1957	1 294 6	638 8	486 5	164 3	2 584 2	126 0	
1958	1 751 6	708 2	548 8	185 2	3 193 8	155 7	
1959	1 940 8	765 4	704 9	188 8	3 599 9	175 5	
1960	2 146 2	850 4	789 2	242 3	4 028 1	196 4	
1961	2 403 1	930 3	883 2	265 2	4 481 8	218 5	
1962	2 547 4	967 2	995 8	307 7	4 818 1	234 9	
1955/62	14 267 5	5 965 7	5 190 6	1 605 9	27 029 7	—	
Voranschlag							
1963	2 652 0	945 0	1 050 0	350 4	4 997 4	243 6	
1964	2 670 9			360 4			

Die Budgetaufwendungen von Bund, Ländern und Gemeinden für Ausbau und Erhaltung der Straßen (einschließlich Autobahn) stiegen von 2,1 Mrd. S (1955) auf rund 5 Mrd. S (1963). Insgesamt wurden in diesen acht Jahren 32 Mrd. S oder 27 Mrd. S zu Preisen von 1955 investiert (21% des realen Bauvolumens). Vergleiche mit anderen Ländern sind wegen der Unterschiede in Verkehrsstruk-

tur und Aufwandsrechnung schwierig. In der Bundesrepublik Deutschland wurden 1961 rund 7 Mrd. DM für das gesamte Straßennetz aufgewendet. Das sind zum Kaufkraftparitätskurs gerechnet 37 Mrd. S oder 685 S je Einwohner, gegen 634 S in Österreich. Die Aufwendungen des Bundes waren in Westdeutschland sogar geringer. Sie betragen 1961 je Einwohner nur 180 S (in Österreich 342 S) und beanspruchten 3,8% (in Österreich 4,8%) des gesamten Budgetaufwandes. Allerdings betreut dort der Bund einen kleineren Teil des Straßennetzes. Je Bundesstraßenkilometer (einschließlich Autobahn) waren die westdeutschen Aufwendungen (302.000 S) höher als die österreichischen (261.000 S).

Der Autobahnbau, der im Juli 1954 mit der Strecke Salzburg—Wien (318 km) begonnen wurde, steht seit Jahren an vordringlicher Stelle. Vom Bundesaufwand von 14.896,8 Mill. S wurden in den Jahren 1954 bis 1962 5.035 Mill. S oder 36% (ohne Erhaltungskosten sogar 39%) für die Autobahn verwendet und rund 250 km fertiggestellt. In Frankreich, Belgien, Schweden war das Autobahnnetz Ende 1962 kleiner, in Holland erreichte es 750 km, in Italien 1.341 km und in der Bundesrepublik Deutschland 2.930 km. Legt man die Bauleistung auf die Bevölkerungszahl um, dann wurden in Deutschland von 1955 bis 1962 (1.556 km) je eine Million Einwohner 29 km und in Österreich 30 km gebaut. Von den rund 6.000 km europäischen Autobahnen (Ende 1963) in 13 Ländern entfallen 272 km oder 4,5% auf Österreich; sein Bevölkerungsanteil beträgt 2,4%. Die europäischen Baupläne bis 1975 sehen 20.000 km Autobahnen vor, davon 600 km in Österreich.

Budgetaufwendungen für Bundesstraßen seit 1954

Jahr	Ordentliche		Gebärung Son- stiges	Insgesamt	Ao Ge- barung	Gesamt- aufwand	Davon Auto- bahn
	Erhaltung	Ausbau					
	1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)
	Mill. S						
1954	130 9	357 3	18 1	506 3	123 2	629 5	44 1
1955	163 2	461 8	24 4	649 4	351 6	1 001 0	351 6
1956	172 6	542 2	5 7	720 5	462 3	1 182 8	462 3
1957	200 5	701 6	17 4	919 5	375 0	1 294 5	377 0
1958	191 7	828 7	22 4	1 042 8	708 7	1 751 5	711 5
1959	214 8	994 6	18 3	1 227 7	713 1	1 940 8	715 6
1960	220 7	1 021 3	26 9	1 268 9	877 3	2 146 2	887 5
1961	245 8	1 165 8	29 9	1 441 5	961 6	2 403 1	974 8
1962	285 2	1 765 4	35 1	2 085 7	461 7	2 547 4	1 120 4
1954/62	1 825 4	7 838 7	198 2	9 862 3	5 034 5	14 896 8	5 644 8
Voranschlag							
1963	280 0	1 982 0	44 0	2 306 0	346 0	2 652 0	1 055 0
1964	316 0	2 152 0	52 9	2 520 9	150 0	2 670 9	925 4

1) Bundesrechnungsabschluss Kap. 25/2/1. — 2) Kap. 21/2 und 3. — 3) Kap. 21/2/4 und 5 sowie Titel 2a. — 4) Kap. 21/7. — 5) Kap. 21/2/1/2; Kap. 21/2/3; Kap. 21/2/4/2; Kap. 21, Titel 2a; Kap. 21/7/1.

Bedarf an Transit- und Nahverkehrsstrecken

Diese Zahlen lassen erkennen, daß der österreichische Straßenbau einen internationalen Vergleich nicht zu scheuen braucht. Der Straßenbau hinkt überall der Motorisierung nach. Auch legt die Stellung Österreichs als Transit- und Fremdenverkehrsland besondere Anstrengungen nahe. Vor allem der Ausbau der Brenner-Transitstrecke ist vorzüglich, damit die längerfristigen Freizeit- und Erholungsaufenthalte in Tirol nicht gefährdet werden, die ein Vielfaches der Einnahmen (insgesamt, wie auch je Gast) aus dem Transit erbringen. Die Transitautobahn würde den Durchzugsverkehr isolieren¹⁾ und das übrige Straßennetz entlasten. Das oft zugunsten der Autobahn vorgebrachte Argument, daß sonst die ausländischen Reisenden Österreich umfahren würden, ist gesamtwirtschaftlich nicht entscheidend und rechtfertigt kaum die hohen Kosten, zumal Durchreisende (im Gegensatz zu den zahlreichen Tagesbesuchern) nur relativ wenig in Österreich ausgeben und ein Großteil ihrer Ausgaben auf (importierten) Treibstoff entfällt.

Beim Ausbau der anderen Autobahn ist zu berücksichtigen, daß mit zunehmender Motorisierung der Verkehr auf Straßen von lokaler Bedeutung stärker wächst als auf Fernstraßen. In der Bundesrepublik Deutschland wurden bereits 1960 90% des Güter-Nahverkehrs (bis 50 km) mit Kraftwagen abgewickelt. Auch Personenkraftwagen (auf die z. B. in den USA über 80% der Reiseleistung von Schiene und Straße entfallen) durchfahren meist nur kurze Strecken, wie Zählungen in Deutschland und der Schweiz ergaben. Die Verkehrsballungen im Wohn- und Industriegebiet, die sich auch in den österreichischen Verkehrszählungen deutlich widerspiegeln, werden durch die räumliche Ausweitung der Städte und die Auflockerung der Siedlungsweise zusätzlich gefördert. Die Bedürfnisse des Nahverkehrs sollten daher im Straßenbau ebenso berücksichtigt werden wie die des Fernverkehrs. Besonders der Verkehr von und zur Arbeitsstätte, für den sich meist nur Straßenverkehrsmittel eignen, sollte möglichst zeit- und kostensparend möglich sein. Die Abzweigung zweckgebundener Einnahmen, die ursprünglich den Bundesstraßen B vorbehalten waren, für den Autobahnbau (seit 1962) sollte daher eine Ausnahme bleiben, es sei denn, diese Mittel werden für Autobahnstrecken in Ballungsgebieten (z. B. Wien) verwendet.

Für einen angemessenen Ausbau des Nahverkehrsnetzes, zu dem viele Landes- und Gemeindestraßen gehören, spricht auch der technische Vorteil des Straßenfahrzeuges im Flächenverkehr. Es ist der zweckmäßigste Verkehrsträger in Siedlungsgebieten um Wirtschaftszentren und die Motorisierung vermag dünn besiedelte und wirtschaftsschwache Gebiete (teils durch Autotouristik) zu fördern. Leider erlauben die beschränkten Mittel im Landes- und Überland-Gemeindestraßenbau bei weitem keinen dem Bundesstraßenbau angepaßten Ausbauplan. Dem Bedarf an einem leistungsfähigen lokalen Straßennetz kann daher meist nur unzulänglich entsprochen werden. Von 1955 bis 1962 wurden von den Ländern (ohne Wien) für die rund 21.000 km Straßen nur 5.966 Mill. S oder 746 Mill. S pro Jahr und 1963 950 Mill. S großteils für die Straßenerhaltung aufgewendet. Nach früheren Berechnungen²⁾ des Institutes müßten jährlich 1.600 Mill. S (zu gegenwärtigen Preisen) in Landesstraßen investiert werden, damit sie im nächsten Jahrzehnt dem zu erwartenden Verkehrsbedarf genügen.

52 Mrd. S Investitionsbedarf bis 1970

Der Investitionsbedarf von 1960 bis 1980 für Bundesstraßen, Autobahnen und Landesstraßen wurde seinerzeit vom Institut auf 57 Mrd. S geschätzt³⁾. Zu gegenwärtigen Preisen sind es rund 60 Mrd. S, wovon 8 Mrd. S bereits in den Jahren 1961/63 verbaut wurden. Die Schätzung war jedoch eher zu niedrig, da die Motorisierung schneller fortschreitet, als seinerzeit vermutet wurde. Die ursprünglich für 1980 geschätzte Dichte (bei einer Bevölkerung von 7,4 Mill. Personen) von acht Einwohnern je Personenkraftwagen und 63 Einwohnern je Lastkraftwagen dürfte schon 1970 erreicht werden. Unter diesen Umständen müßten jährlich rund 7 Mrd. S in Bundes-, Landesstraßen und Autobahnen investiert werden. In den Budgets 1964 sind für Bundesstraßen A und B 2,3 Mrd. S und für Landesstraßen etwa 500 Mill. S, zusammen also nur 2,8 Mrd. S vorgesehen. Die Finanzierungslücke wird, ebenso wie in den anderen europäischen Ländern, kaum geschlossen werden können. Die Finanzierung des Investitionsbedarfes aus den herkömmlichen Steuermitteln erlaubt bestenfalls eine jähr-

²⁾ Vergleiche Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, Jg. 1960, Nr. 5, S. 236.

³⁾ Der Schätzung liegt folgender Endbedarf zugrunde: 800 km Autobahn, Belag der Bundesstraßen (Landesstraßen) 60% (10%) schwer, 30% (19%) mittelschwer, 10% (43%) leicht (Landesstraßen außerdem 28% Makadam).

¹⁾ Österreich ist als Reiseland so bekannt, daß es nicht auf die mit dem Transit verbundene Sichtwerbung angewiesen ist.

liche reale Steigerung des Bauvolumens bis 1970 um durchschnittlich 7⁰/₀. Insgesamt werden auf diese Weise bis 1970 24 Mrd. S Investitionen finanziert werden können, davon knapp 20 Mrd. S in Bundes-

straßen und Autobahnen und der Rest in Landesstraßen. Die zweckgebundenen Einnahmen dürften in der gleichen Zeit nominell 20 bis 21 Mrd. S betragen. Das Straßennetz wird also auch künftig nur unzulänglich dem Verkehrsbedarf angepaßt werden können.

Steuereinnahmen aus dem Straßenverkehr

Jahr	Zweckgebundene Binnahmen ¹⁾		Mineralölsteuer ²⁾	Kraftfahrzeugsteuer ³⁾	Summe
	Mill. S	% vom Bundesbudgetaufwand			
1954	526 8	83 7	130 2	58 1	715 1
1955	659 1	65 8	162 6	107 8	929 5
1956	844 8	71 4	205 8	101 8	1 152 4
1957	1 009 4	78 0	249 0	121 4	1 379 8
1958	1 116 3	65 7	274 8	139 9	1 531 0
1959	1 289 3	66 4	318 2	158 9	1 766 4
1960	1 420 8	66 2	343 9	180 9	1 945 6
1961	1 846 0	76 8	449 1	205 6	2 500 7
1962	2 111 4	82 9	515 1	232 1	2 858 6
1954/62	10 823 9	72 6	2 648 7	1 306 5	14 779 1
Voranschlag 1963	2 305 0	86 9	570 0	320 0	3 195 0
1964	2 520 0	95 2	620 0	370 0	3 470 0

¹⁾ Bundesrechnungsabschluß Kap. 17/4/7 und Kap. 21/2 — ²⁾ Kap. 17/4/6. — ³⁾ Kap. 17/5/8.

Der Rückstand im Straßenbau führt in den Verkehrsspitzen (früh, abends und in den Reise-monaten Juli, August) zu Stauungen und Zeitverlusten. Dadurch wird besonders der Personenverkehr betroffen. Der Güterverkehr ist viel gleichmäßiger und kann Verkehrsspitzen ausweichen, stellt allerdings hohe Anforderungen an die Qualität von Unterbau und Belag. Da das Straßennetz auch künftig dem Stoßbedarf nicht gewachsen sein wird, sollte erwogen werden, ob nicht die Reisezeiten (Arbeits- und Urlaubszeit) stärker gestaffelt und auf diese Weise die Verkehrsstauungen gemildert werden könnten.

Walter Kohlhauser