

# Die wundersame Wandlung der Autobahnbauer

Die ASFINAG zwischen Lobautunnel und Lade-  
stationen: wie Vorstand Hartwig Hufnagl den  
ungeliebten Mobility-Zwilling der ÖBB im  
Infrastrukturministerium grüner machen soll.



**HARTWIG HUFNAGEL, ASFINAG.** Kein Widerspruch zwischen Hochleistungsinfrastruktur und grünen Verkehrsideen: „Eine Win-win-win-Situation für alle.“

**V**or zwei Jahren konnte es ihm bei den Tempo-140-Tests gar nicht schnell genug gehen. Und Autobahngegner klassifizierte er schon mal als diejenigen ab, die Mobilitätsbedürfnisse anderer nicht ernst nehmen.

Neuerdings klingt Hartwig Hufnagl, Co-Vorstand des Autobahnbauers Asfinag, schon differenzierter. Schnellfahren am Highway soll nur noch für Autos mit klimaneutralem Antrieb möglich sein. Und zwischen funktionaler Hochleistungsinfrastruktur und grünen Verkehrsideen sieht er keinen Widerspruch mehr: „Das ist kein Dilemma für mich, sondern ein anspruchsvoller Interessenausgleich.“

Seit die ehemalige NGO-Geschäftsführerin Leonore Gewessler als Klimaministerin im Jahr 2019 auch die Oberaufsicht über die Asfinag übernahm, haben sich dort die Perspektiven leicht verschoben. Und nach zwei Jahren Abnabelungsphase von Gewesslers Vorgänger Norbert Hofer (FPÖ) ist man jetzt dabei, die neue grüne Stoßrichtung in konkrete Unternehmensstrategien umzusetzen. Damit die Asfinag neben der ÖBB, dem zweiten großen Verkehrsunternehmen im Ressort und Liebling der grünen Verkehrspolitik, nicht ganz ins Hintertreffen gerät, lässt Hufnagl durchklingen: „Es stellt einen Kulturwandel dar. Doch man spürt das grüne Engagement wirklich und die Möglichkeiten, die der Asfinag diesbezüglich gegeben werden. Dabei sind wir verglichen mit anderen Mobilitätsplayern wie die ÖBB natürlich eher ein kleines Unternehmen, da gleichzuziehen, werden wir nicht schaffen.“

**GRÜNER GLEITEN.** Tatsächlich ist der Autobahnmanager mit Verve dabei, sein Unternehmen zum grünen Mobility-Provider umzubauen. Es geht nicht mehr um neue Autobahnkilometer um jeden Preis. Es geht um Einbindung in nachhaltige Mobilitätsangebote. „Wir haben die Aufgabe, eine funktionale Hochleistungsinfrastruktur zu Verfügung zu stellen. Und wenn das grüner erfolgt als bisher, ist das kein Widerspruch, sondern eher eine Win-win-win-Situation für alle.“

VON MARKUS GROLL

→ Die teure Neuorientierung der Asfnag hat durchaus eine finanzielle Tangente. Das Unternehmen finanziert sich ausschließlich durch Mauteinnahmen. Dabei musste man durch den Rückgang des Lkw-Verkehrs im Pandemiejahr 2020 einen fünfprozentigen Ausfall verkraften. Das Minus beträgt 300 Millionen Euro (nicht ganz so viel wie befürchtet), stolze 2,24 Milliarden (Pkw-Vignette plus Lkw) blieben da noch über. Hufnagl: „Uns hat gerettet, dass die Lockdowns erst im März begonnen. Da war das

## Die Maut-Milliarden



**BAUPROGRAMM:** Die geplante Revision muss erst regierungintern abgestimmt werden, bis dahin gilt das alte (etwa Mühlviertelautobahn)

Jahresvignettengeschäft schon gelaufen.“ Abzüglich aller Investitionen blieb ein Gewinn von 864 Millionen Euro über. Und mit dem müssen aber gleichzeitig die vorerst geplante erhöhte Dividende an den Bund (245 statt 165 Millionen Euro im Vorjahr) finanziert werden plus eine Schuldentilgung der stattlichen rund elf Milliarden Euro an Verbindlichkeiten. Dazu muss auch noch ein Teil des neuen, insgesamt 1,1 Milliarden schweren Bauprogramms finanziert werden. Was – derzeit zinsgünstige – neue Schulden bedeuten würde.

Eine Reihe von nicht gerade billigen Modernisierungsmaßnahmen – das Investitionsvolumen klettert heuer auf einen Rekordwert von 1,1 Milliarden Euro – soll das neue Ziel absichern. Bei neuen Straßen etwa sind neuerdings 33 Haupt- und 34 Subkriterien in Sachen Nachhaltigkeit zu erfüllen, Bauunternehmen müssen etwa 90 Prozent Recyclingmaterial für neue Asphaltflächen verwenden, die Maschinen auf den Baustellen elektrifiziert werden.

Mit den ÖBB gemeinsam sollen neue Park-and-Ride-Plätze zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel angelegt werden, etwa entlang der staugeplagten Donauufer Autobahn A 22 oder der Tauern Autobahn A 10, die ohnehin saniert werden muss und dabei extra Abfahrten zu Bahnknotenpunkten bekommt. Hufnagl: „Ich glaube an eine sehr individuelle Vielfalt der Mobilität, die aus dem momentanen Bedürfnis heraus entschieden wird. Wenn Öffis interessant werden, werden auch die Öffis verwendet.“

Die von der Asfnag betreuten Strecken – immerhin 2.249 Kilometer – sollen für eine neue Nutzung hergerichtet werden, die von elektrifizierten Fahrzeugen ausgeht. Dazu zählt Verkehrstelematik genauso wie eine Verdichtung des Laststellennetzes. Hufnagl: „Das muss so ausgebaut werden, dass man sich bezüglich der Reichweite nie mehr den Kopf zerbrechen muss. Man muss das Gefühl haben, dass einem nie mehr der Sprit ausgeht.“

Auch im Unternehmen selbst ist die Neuausrichtung zu spüren. Die eigene Dienstwagenflotte wird bis 2025 auf Elektroautos umgestellt, schneller, als es

der offizielle Plan der Regierung vorsieht. Die Stromversorgung soll zumindest teilweise aus eigenen Kraftwerken gesichert werden. Die Ideen reichen von Windrädern über PV-Paneele entlang von Lärmschutzwänden oder Tunnelportalen bis hin zu einem eigenen Wasserkraftwerk.

Unlängst eröffnete man in Kärnten die erste energieautarke Straßenmeisterei. In Zukunft könnten sogar eigene Windturbinen entlang von Transitstrecken den Fahrtwind vorbeifahrender Lkw in Strom umwandeln. Auch Verkehrsschilder aus Holz statt Alu werden getestet – zwei Forschungsprojekt aus einem internen Innovationswettbewerb.

**LOBAUTUNNEL: VORLÄUFIG FIX IM PROGRAMM.** Allerdings: Hufnagl weiß genau, wo seine Grenzen sind. Die heikelsten Brocken der Verkehrspolitik überlässt er der Politik. Denn trotz grüner Umfärbung fehlt die Richtungsentscheidung, welche Autobahnbauten in Österreich überhaupt noch umgesetzt werden sollen. Harald Frey, TU-Verkehrsexperte und einer der neuen von Gewessler eingesetzten Aufsichtsräte, sagt: „Als Aufsichtsrat kann ich nur bedingt eingreifen. Bauprojekte werden in der Regierung vorverhandelt. Ich fürchte aber, da ist der Spielraum für Änderungen im Moment nicht sehr groß.“

Das Infrastrukturministerium selbst bleibt vage: „Wir werden die Arbeiten zum Asfnag-Bauprogramm in den kommenden Monaten abschließen und dieses in weiterer Folge auch präsentieren“, heißt es in einer Stellungnahme aus dem Büro der Ministerin. Dabei sollten jedenfalls Faktoren wie Bodenverbrauch, Kli-

maschutz und Veränderungen im Mobilitätsverhalten eine wichtige Rolle spielen.

Bis auf Weiteres konzentriert man sich im Unternehmen auf die derzeit im Bundesstraßengesetz festgelegten Projekte von der Linzer Ostumfahrung über die S 34 in St. Pölten oder die S 18 in Vorarlberg. Oder auch auf den umstrittenen Lobautunnel als Teil des Regionerings rund um Wien. Hufnagl: „Wir haben ein sechsjähriges Bauprogramm, die S 1 ist im Budget enthalten. Die gesamte Strecke hat ja unterschiedliche Verwirklichungsschritte.“

Aus seiner Sicht und aus der so mancher Wiener Politiker macht das Projekt in einer Gesamtlösung durchaus Sinn, um den Nordosten Wiens nach städtebaulicher Entscheidungen wie etwa die Seestadt Aspern ans hochrangige Straßennetz anzuschließen oder den zunehmenden Transitverkehr aus den Nachbarländern zu regulieren. Es ist aber dank Trassenführung und Untertunnelung in und rund um die Donauauen auch zum Symbol für den Widerstand gegen den Autobahnbau grundsätzlich geworden. In den nächsten Monaten sollte das Bundesverwaltungsgericht jedenfalls über das konkrete Vorhaben entscheiden.

Immerhin: Bis dahin lässt sich die grundsätzlich neue Fahrtrichtung der Asfnag eventuell an ihrer Budgetplanung erkennen. Just seit Amtsantritt der neuen Infrastrukturministerin stagnieren die Ausgaben für Neubauten nach jahrelangem Wachstum bei 480 Millionen Euro. Der Anteil für Erhaltungs- und Modernisierung hingegen liegt mit 630 Millionen um 150 Millionen Euro deutlich darüber. So viel und so grün wie noch nie. **T**