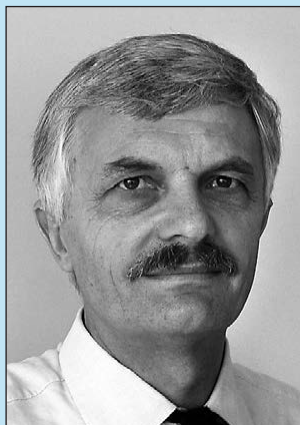


Können wir aus der aktuellen Finanzkrise für den Verkehrsplanungssektor etwas lernen?



Univ.-Prof. Dr. Dr.
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien
Institut für Verkehrswesen

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Die Finanzkrise, und in der Folge die Rezession in der Realwirtschaft, dominiert in den letzten Monaten sowohl das tagespolitische Geschehen als auch die Themen der Medien. Egal ob mehr oder weniger wirtschaftsliberale Parteien in den Regierungen und Parlamenten das Sagen haben, alle versuchen ihr Heil in staatlichen Interventionen. Ein „Sanierungspaket“ jagt das andere. Über das Sanierungspotenzial dieser Pakete hat sich inzwischen so mancher berechnete Zweifel breit gemacht. Einige dieser „Sanierungspakete“ haben starke Auswirkungen auf den Verkehrssektor, seien es Verschrottungsprämien für alte Autos oder Infrastrukturinvestitionen. Die Krise hat also so manche Seilschaft und Lobbygruppen aktiviert, um auch an dem konjunkturpolitischen Füllhorn des Staates teilzuhaben. Aus verkehrswissenschaftlicher Sicht stellt sich die Frage, ob wir aus dieser Finanz- und wirtschaftlichen Krise Lehren für den Verkehrsplanungssektor ableiten können? Ich stelle die These in den Raum, dass diese Frage mit einem eindeutigen Ja zu beantworten ist und möchte das anhand von zwei Beispielen argumentieren:

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gelten immer als wichtige Maßnahmen zur Ankurbelung der Wirtschaftskonjunktur. Damit werden sowohl in direkter Wirkung Arbeitsplätze geschaffen als auch eine zusätzliche Wertschöpfung durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit bewirkt. In der Euphorie so mancher Konjunktursanierung wird aber häufig „übersehen“, dass sich nicht jede Investition rechnet. Häufig kann man sogar eine Art von „Flucht“ in Großinvestitionen verkehrlicher Infrastruktur erkennen, je größer die Investitionssumme, desto lieber wird investiert. Zum Beispiel ist eine Reihe von europäischen Tunnelprojekten, deren Nutzen-Kosten-Effekt unter Einbeziehung aller externen Kosten mehr als zweifelhaft ist, hier zuzuordnen. In Zeiten knapper Budgets ist es umso wichtiger, nur in die gesamtwirtschaftlich effizientesten Projekte zu investieren. Sonst wird im wahrsten Sinne des Wortes Geld „vergraben“. Die Lehre aus der Finanzkrise sollte lauten, dass nicht nur faule Kredite existieren, sondern dass es auch „faule Infrastrukturinvestitionen“ gibt, die sich nicht oder wenig rechnen. Viele von diesen sind mit einem sehr hohen Risiko verbunden und ihre räumlichen, zeitlichen und sozialen Verteilungseffek-

te wurden nie auf ihren Sinn überprüft. Es ist dringend an der Zeit, dass in den Bewertungsverfahren (EWS, RVS 2.01.22 usw.) für Infrastrukturinvestitionen Elemente der Risikoanalyse und Verteilungseffekt verpflichtend integriert werden. Diese Forderung wird durch ein interessantes Analyseergebnis (Flyvbjerg, B.; Bruzelius, N.; Rothengatter, W. (2003): *Megaprojects and Risk: an anatomy of ambition*, Cambridge University Press) von 176 Straßenprojekten und 58 Eisenbahnprojekten in Europa bestätigt: im Mittel wurden die prognostizierte Baukosten für die Straßenprojekte um 20%, für die Eisenbahnprojekte um 45% unterschätzt, während die Verkehrsnachfrage um 9% bzw. um 39% überschätzt wurde. Dies stellt sicher keinen zufälligen Bias dar.

Die Finanzkrise ist auch ein Zeichen von strukturellen Mängeln im Finanzsektor. Im Verkehrsbereich existieren auch bekannte, aber in den verkehrspolitischen Entscheidungen ignorierte Strukturdefizite, die einen ineffizienten Ressourceneinsatz fördern. In erster Linie ist hier die fehlende gesamtwirtschaftliche Kostendeckung der Wegekosten anzuführen. Diese beträgt z. B. in Österreich für den Pkw-Verkehr ca. 40%, den Lkw-Verkehr 20% und den Schienenverkehr über 60%. Das heißt, dass der Straßenverkehr durch externe Zahler, wie lärmgestörte Anrainer usw. unfreiwillig weitaus mehr „subventioniert“ wird als der Schienenverkehr. Durch Internalisierung der externen Kosten könnten die externen Kosten für den Wirtschaftsverkehr in den Wertschöpfungsprozess von der Produktion bis zum Verkauf integriert werden. Es würde sich damit ein neues Gleichgewicht zwischen den ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielen einstellen, das insgesamt zu einem niedrigeren Ressourcenverbrauch führen würde. Im Sinne eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern sollte in einer ersten Stufe ein gleiches Niveau der gesamtwirtschaftlichen Kostendeckung aller Verkehrsträger hergestellt werden.

Wir sollten uns bewusst machen, dass Krisen immer auch eine Chance darstellen. Wir könnten daraus auch für den Verkehrssektor lernen, aber wir müssen es wollen.

Gerd Sammer