

25. März 2007
Der Standard

Bahn- und Straßenausbau: Debatte über volkswirtschaftlichen Nutzen

EU-Studie stellt Wirksamkeit in Frage - Grüne: Zusätzlicher Konjunktur- und Beschäftigungseffekt nach Realisierung selten über 2 Prozent

Wien - Die milliardenschweren Ausbaupläne für Bahn und Straße, die die Bundesregierung am Montag vorlegen will, haben eine neue Debatte über den volkswirtschaftlichen Nutzen ausgelöst. Eine Studie des EU-Parlaments hat ergeben, dass der zusätzliche Konjunktur- und Beschäftigungseffekt nach der Fertigstellung der Projekte selten 2 Prozent übersteigt. Für Österreich ergibt sich demnach durch die Realisierung der so genannten TEN-Projekt - selbst im langfristigen Beobachtungszeitraum bis 2050 - ein kaum messbarer Effekt von 0 bis 1 Prozent Zuwachs.

"Nur zu bauen, was sich die Landeshauptleute wünschen, ist der falsche Ansatz", sagte die Grüne Europa-Abgeordnete Eva Lichtenberger am Wochenende im Gespräch mit der APA.

Positive Wachstumsimpulse

Profiteure einer ausgebauten Infrastruktur sind nach der EU-Studie in erster Linie die Länder Osteuropas. Für weite Teile Sloweniens, Ungarns, der Slowakei und Polens sagt die Untersuchung durch den Ausbau der transeuropäischen Netze (TEN) über den Zeitraum betrachtet positive Wachstumsimpulse für Konjunktur und Beschäftigung von über 2 Prozent voraus. Entscheidend seien aber auch hier Begleitinvestitionen. In einigen Regionen Europas, vor allem in Großbritannien, im Pariser Umfeld und im Süden Spaniens brächte der geplante Ausbau der TEN-Netze nach ihrer Fertigstellung sogar Beschäftigungs- und Wirtschaftsrückgänge.

Während der Bauzeit würden vor allem jene Regionen profitieren, die stark in der Baumaschinenerzeugung aktiv sind. Ansonsten ließen sich nur wenig qualifizierte Jobs schaffen.

Wirtschaftspolitik

Transportinvestitionen seien ein Schlüsselement in der Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung, könnten aber nicht das Haupt- oder gar ausschließliche Element der Wirtschaftspolitik sein. Verkehrsinfrastrukturprojekte sollten wie andere Strategien genau nach ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Effizienz bzw. auch auf ihre Umweltauswirkungen hin überprüft werden, so die Empfehlung aus Brüssel. Um die Lage tatsächlich zu verbessern, sei ein Mix von Strategien notwendig. Bleibe die Wettbewerbsfähigkeit einer Region unverändert, könnte die erhöhte Erreichbarkeit ungewollte Folgen auf die Wirtschaftslage haben, heißt es in dem Report.

"Die Leute glauben nicht mehr, dass durch den Straßen- und Bahnbau alleine das Paradies ausbricht. Ein solcher Ansatz ist nicht mehr zeitgemäß. Nur Milliarden zu verbauen hat mit moderner Verkehrspolitik nichts zu tun", kritisierte Lichtenberger.

Zusammenhänge

Eine von den Grünen selbst in Auftrag gegebene Studie verweist auf Daten des Wirtschaftsforschungsinstituts (Wifo) aus dem Jahre 1999. Auch das Wifo habe damals

"keinen linearen Zusammenhang zwischen Wachstum und Infrastrukturausbau gesehen und das Infrastrukturangebot außer in Richtung Osten als ausreichend bewertet", erklärte die Grüne Verkehrssprecherin Gabriele Moser.

Die Gelder, meinen die Grünen, wären anderwärtig womöglich besser eingesetzt. Laut Wifo brächten Investitionen von 1 Mrd. Euro im Bereich Straße zwar 10.686 Arbeitsplätze, im Bahnbereich sogar 18.000 Bahn. Noch mehr Jobs - konkret etwa 26.000 - ließen sich jedoch durch die Investition von einer Milliarde in die Wohnungssanierung schaffen. Außerdem sollte nach Meinung der Grünen das Geld vor allem in den öffentlichen Verkehr investiert werden - "und zwar nicht dort, wo sich Landeshauptleute etwas wünschen, sondern wo Bedarf besteht", so Lichtenberger. (APA)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2818475>