



München, den 11.6.2015

Volkswirtschaftliche Bewertung des Semmering-Basistunnels - Zur Konformität mit EU-Vorgaben

Die VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat letztes Jahr das Dokument "Schlussbericht zur Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering Basistunnel neu", Version Draft V 0.2., die von den ÖBB beauftragt wurden und federführend von Dr. Brigitta Riebesmeier, Institut für Transportwirtschaft und Logistik WU-Wien, zusammen mit diversen anderen Instituten erstellt wurde, kritisch gesichtet und basierend auf dem standardisierten Verfahren der deutschen Bundesverkehrswegeplanung eine eigene Nutzen-Kosten-Untersuchung erstellt:

Analyse der "Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu" und Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Bewertung in Anlehnung an das Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015 vom 14.5.2014

<http://www.vr-transport.de/archiv/VR-Semmering-Bericht-140514.pdf>

Im kürzlich gefaßten Gerichtsbeschuß zum Semmering-Basistunnel wird behauptet, unsere Nutzen-Kosten-Untersuchung sei "aus wissenschaftlicher Sicht mit Mängeln behaftet" (S. 61), während die Bewertung von Riebesmeier nicht kritisiert wird.

Die österreichische Nutzen-Kosten-Untersuchung ermittelt für den Semmering-Basistunnel einen hohen Nutzen, der die Kosten um den Faktor 5,1 übersteigt. Daraus ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Quotient von 5,1. 92% des ausgewiesenen Nutzens sind positive Beschäftigungseffekte während der Bauzeit (volkswirtschaftliche Multiplikatoreffekte von Staatsausgaben) sowie positive Erreichbarkeitseffekte nach Inbetriebnahme des Tunnels.



Diese Gewichtung wirft allein schon rein logische Fragen auf: So wird ein Nutzen aus dem volkswirtschaftlichen Multiplikatoreffekt während der Bau-phase ausgewiesen, der die Kosten schon um den Faktor 1,4 übersteigt. D.h. ein Graben von Löchern und anschließendes Zuschütten in Österreich ist mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,4 volkswirtschaftlich sinnvoller als die meisten Projekte des deutschen Bundesverkehrswegeplans, die meist im Bereich von 1,0 bis 1,2 liegen. Wird das Projekt teurer, so wird unmittelbar ein zusätzlicher Nutzen erzeugt, der um Faktor 1,4 über den zusätzlichen Kosten liegt.

Im deutschen Bewertungsverfahren von 2011 zum Bundesverkehrswegeplan 2015 waren diese fraglichen Effekte bislang auch enthalten, sie werden dort "Räumliche Vorteile" genannt. Doch sie machten im deutschen Bewertungsverfahren durchschnittlich nur 6% des Gesamtnutzens aus und nicht 92%. In der aktuell in Bearbeitung befindlichen Überarbeitung des deutschen Bewertungsverfahrens werden diese "Räumlichen Vorteile" jedoch ersatzlos gestrichen.

Es gibt von der EU-Kommission eine ausführliche Richtlinie, die einen Rahmen für die Ausgestaltung einer sinnvollen und von der EU anerkannten Nutzen-Kosten-Untersuchung auf nationalstaatlicher Ebene enthält. Diese 158-seitige "Anleitung zur Kosten-Nutzen-Analyse von Investitionsprojekten" ist im Internet über Google direkt erreichbar und beschäftigt sich auf S. 89 genau mit der oben genannten Fragestellung:

"Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung

Dies ist sowohl aus theoretischer als auch aus empirischer Sicht einer der umstrittensten Aspekte der wirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsprojekten. Dennoch muss man sich vor Augen halten, dass die wirtschaftliche Entwicklung positiv wie auch negativ beeinflusst werden kann. Das bedeutet, dass im Falle von Marktverzerrungen die bessere Zugänglichkeit eines Vorstadtgebiets oder einer Region zu einem Wettbewerbsvorteil führen kann, aber auch zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit, wenn die Wirtschaft weniger effizient als in den zentralen Regionen arbeitet. In diesem Fall kann die bessere Zugänglichkeit die örtliche Wirtschaft vom Markt drängen. Daher muss mit großer Vorsicht vorgegangen werden, wenn man dem Projekt einen derartigen Nutzen zuschreiben will. In jedem Fall empfiehlt es sich, diesen Aspekt aus der Berechnung der Rentabilitätsindikatoren herauszulassen."



Hinsichtlich der Beschäftigungseffekte während des Baus (Multiplikatoreffekte von Staatsausgaben) fällt das Urteil in der Richtlinie ähnlich aus: (ebenfalls S. 89)

"Das Routineverfahren für die Bewertung dieses Nutzens in Form eines Multiplikator- /Beschleunigungseffekts bei den Einkommen führt zu Verzerrungen. Diese Multiplikatoren lassen sich eigentlich nur auf die öffentlichen Ausgaben anwenden. Daher muss die Differenz zwischen dem Einkommenseffekt (Multiplikator) der Investition im Verkehrssektor und dem Multiplikator in anderen Sektoren berechnet werden. Diese Methode ist jedoch abgesehen von einigen Sonderfällen nicht empfehlenswert."

Das heißt mit anderen Worten, wenn die öffentlichen Gelder nicht in den Tunnel investiert werden, würden sie anderweitig verwendet und bei der anderweitigen Verwendung entsteht ebenfalls ein Multiplikatoreffekt. Es wäre nur die Differenz des Multiplikators zwischen den zwei alternativen Staatsausgaben zu betrachten, nicht jedoch der gesamte Multiplikator der einen Ausgaben-Alternative "Bau des Tunnels". Wie schon oben bei der wirtschaftlichen Entwicklung kann diese Bewertung auch negativ ausfallen, wenn die alternativ verwendeten Staatsausgaben zu einem höheren Multiplikator führen würden als bei der Investition in den Tunnel.

Somit fällt 92% des Nutzens des Semmering-Basistunnels aus der österreichischen Nutzen-Kosten-Berechnung heraus. D.h. aus Sicht der EU sind die Kosten des Semmering-Basistunnels höher als der Nutzen. Eine Bezuschussung mit EU-Geldern dürfte ohne eine EU-konforme positive Bewertung fraglich sein. Dies gilt nicht nur für den Semmering-Basistunnel, sondern vermutlich auch für die anderen Großprojekte, die mit demselben fraglichen Verfahren bewertet wurden, insbesondere der Koralmtunnel sowie der Brenner-Basistunnel.