

Wien, am 11.9.2014

Betreff: Stellungnahme Kosten-Nutzen-Analyse

Die Beschwerdeführerin Alliance for Nature bringt mit Eingabe vom 31. Juli 2014 gegen den bekämpften Bescheid des BMVIT vom 18.6.2014 vor, dieser sei inhaltlich rechtswidrig, weil u.a. Voraussetzungen nach § 24 f UVP-G und § 31 ff EISBG nicht vorliegen würden. Unter anderem wird behauptet, dass die im vorangegangenen UVP-Verfahren von Seite der Antragstellerin ÖBB dargelegte Kosten-Nutzen-Rechnung falsch sei, weil die eingehenden Werte der Verkehrsmengen und Wertansätze der Nutzen falsch seien.

Von Seite der Beschwerdeführerin wird auf ein eingebrachtes Gutachten von VIAREGG – RÖSSLER GmbH verwiesen, deren vorgelegte alternative Kosten-Nutzen-Analyse schon grundlegend den **gravierenden Mangel fehlender Zielorientierung** aufweist. Entgegen der üblichen Vorgehensweise, fehlt in der Untersuchung des Büros VIAREGG – RÖSSLER ein Ziel- und Indikatortableau anhand der die Wirkungen des Investitionsvorhabens gemessen werden. Somit ist eine Verknüpfung der Kosten und Nutzen zu dem ausgewiesenen Nutzen-Kosten-Quotient von VIAREGG – RÖSSLER wissenschaftlich nicht nachvollziehbar, weil nicht bekannt was damit gemessen wird. Die Durchführung von Kosten-Nutzen-Analysen setzt eine Zieledefinition und ein Indikatorensystem voraus, an dem die Zielerreichung gemessen wird. Die ausgewiesenen Zielerreichungsgrade sollen die verkehrspolitische und gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Projektes aufzeigen.

Des Weiteren wird hierzu nachfolgend im Einzelnen ausgeführt.

1. ad Volkswirtschaftliche Zusammenhänge:

Im gen. Gutachten von VIAREGG – RÖSSLER wird interpretiert, dass die zum Genehmigungszeitpunkt des *Vorhabens Semmering Basistunnel neu* erkennbare Verkehrsentwicklung in Europa unmittelbar relevant für das öffentliche Interesse am genannten Vorhaben sei. Diese Annahme ist grundlegend falsch. Denn neben den Effekten der Planungs- und Bauphase sind es die Effekte der Betriebsphase, basierend auf der verbesserten Erreichbarkeit, die die Sinnhaftigkeit eines Projektes für die Volkswirtschaft zeigen. Denn verbesserte Erreichbarkeit im Bereich der Schiene steigert das Angebot für entlang der Achse geführte Verkehrsstrassen und erhöht damit den volkswirtschaftlichen Nutzen.



Das öffentliche Interesse am gegenständlichen Infrastrukturvorhaben *Semmering Basistunnel neu* ist des Weiteren vielmehr durch Erklärung der Südbahn zur Hochleistungsstrecke (VO Bundesreg. 1999) bzw. als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Entscheid EG Nr. 1692/96 idF 1791/2006) begründet. Zudem wurde die Baltisch-Adriatische-Achse dezidiert mit Südbahnstrecke und dem Semmering Basistunnel als Bestandteil eindeutig im TEN-Netz von der Europäischen Union 2012 als prioritär eingestuft. (vgl. <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors>)

2. ad Industrie- und Wirtschaftsstandort Österreich:

Die gen. Studie von VIEREGG – RÖSSLER unterstellt, dass der *Semmering-Basistunnel neu* Österreich schade. Nicht in Betracht gezogen wird die Verbesserung der Standortqualität entlang der Südbahn und Nordbahn (Baltisch-Adriatische-Achse). Zu Betriebsansiedelungen ist umfangreich belegt, dass Infrastruktur ein wesentlicher Entscheidungsfaktor ist. Über den Zusammenhang von Standortentwicklung und Infrastruktur-Entwicklung liegt umfangreiches wissenschaftliches Material vor.

Die Autoren der oben gen. Studie bezweifeln zudem die Wirtschaftskraft Österreichs und unterstellen, dass die Wirkungen des *Semmering Basistunnels neu* nicht entsprechend groß sein können. Diese Annahme ist widerlegt mit dem Fakt, dass Österreich mit einem Industrieanteil von rund 20% des BIP zu den wirtschaftlich stärksten Regionen Europas zählt.

3. ad Betriebliche und verkehrliche Situation am Semmering :

Die Autoren der Studie VIEREGG – RÖSSLER unterstellen in ihrer Betrachtung vorrangig Verkehrsprognosen bis 2025.; In diesem Jahr aber ist der *Semmering-Basistunnel neu* erst am Beginn seiner Betriebszeit – somit werden die wirklichen betrieblichen Effekte des Vorhabens nicht berücksichtigt bzw. abgebildet. Weiters werden in diesem Zusammenhang weitere falsche Annahmen unterstellt:

- Ab Fertigstellung des *Semmering-Basistunnel neu* werden – entgegen der Darstellung – keine RailJets mehr über dem Semmering fahren; somit ist auch der unterstellte Fahrzeitgewinn höher als in der gen. Studie dargestellt;
- RailJet-Garnituren fahren als 7-teiliger Wendezüge bzw. ein Vielfachen davon. In der gen. Studie aber wird z.T. von kürzeren Kombinationen ausgegangen. Damit ist auch die (mögliche) Personenbeförderungskapazität höher als in der Studie angenommen.

Aus diesen falschen Annahmen können daher auch nur falsche Schlussfolgerungen gezogen werden, die nicht mit den Festlegungen des behördlich anhängigen Vorhabens übereinstimmen.

4. ad Kosten und Nutzen:

Nachdem die ÖBB-Infrastruktur AG selbst und nicht der Staat Österreich investiert, ist es wie bei privaten Investoren zulässig, die Wirkungen der Investitionen darzustellen. Die Investition hat eine Wirkung in der Bauphase, jedoch bringen Investitionen in die Infrastruktur darüber hinaus Standortverbesserungen. Die Ergebnisse der Bauphase werden als Bruttowertschöpfung dargestellt, die Behauptung der Autoren, dass der Produktionswert in die Bewertung einfließe, ist eine Fehlinterpretation.



Falsch dargestellt wird auch die Wirkungskette der Effekte der Bauphase, denn neben den dargestellten induzierten Effekten (Konsument), bestehen noch direkte (Auftragnehmer) und indirekte (Subunternehmer) Effekte. Zudem wird auf steuerliche Rückflüsse nicht eingegangen und daher der Investitionssumme nicht gegen gerechnet.

Die genannten Mängel sind mit Ausführungen des Gutachtens von VIEREKG-RÖSSLER klar belegbar:

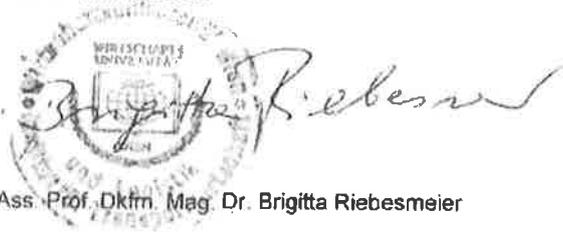
- Der Unterschied zwischen nominalen und realen Zinssatz wird erklärt, jedoch in den Berechnungen nicht umgesetzt; das stellt einen wesentlichen Mangel bei Wirtschaftlichkeitsberechnungen dar;
- Eine Addition von Ist-Kosten abgeschlossener Projekte und künftigen Investitionsvolumen kann ohne Barwertberechnung nicht vorgenommen werden.
- Ein statisches Berechnen der Kosten, das eine dynamische Kreditverzinsung und den realen Zahlungsanfall nicht richtig widerspiegelt

Die alternative verwendete Bewertung des Nutzens mittels Zeitersparnis, Betriebskosten PKW, LKW etc. basiert auf Modellen der 1980er. Diese Modelle stellen nur den Individualnutzen der Verkehrsteilnehmer dar, von dem angenommen wird, sie stellen den volkswirtschaftlichen Nutzen dar. Aber seit Ender der 1990er wurden Modelle entwickelt, die basierend auf „Gravitationsmodellen“ die Auswirkungen von Erreichbarkeitsverbesserungen auf Ökonomien berechnen. Diese modernere Berechnung wurde für die Bewertung des Semmering-Basistunnel neu verwendet. Die Ergebnisse werden dabei als Bruttowertschöpfungssteigerung dargestellt. Diese Weiterentwicklung der Modelle zur gesamtwirtschaftlichen Nutzenbewertung ist den Autoren VIEREKG-RÖSSLER offensichtlich nicht bekannt.

Wild gemischt auch werden die Begriffe Wertschöpfung und Steuern, was dazu führt, dass die Definition von Volkswirtschaft / Betriebswirtschaft sowie Einzelwirtschaft / Gesamtwirtschaft falsch ausgelegt wird.

Allen Angaben von VIEREKG-RÖSSLER zur Kosten-Nutzen-Analyse haben den fundamentalen Mangel, keine klare und einheitliche zeitliche, räumliche und inhaltliche Systemabgrenzung festgelegt zu haben. Genau dies aber ist methodischen Grundvoraussetzungen jeder derartigen Analyse.

Gesamt gesehen ist die von der cit. Beschwerdeführerin ins Treffen geführte Studie von VIEREKG – RÖSSLER aus wissenschaftlicher Sicht mit groben Mängeln behaftet; es werden darin nicht nur fachlich unrichtige Aussagen getroffen, sondern auch grob unhaltbare Schlussfolgerungen gezogen. Derart ist diese Arbeit nicht geeignet Behauptungen zu belegen oder zu unterstützen.



Ass. Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier

