



# „Paket für Straße und Schiene bringt nichts“

Bis 2014 werden 22,5 Milliarden € in den Ausbau von Straße und Schiene investiert: Der Konjunktur- und Beschäftigungseffekt sei vernachlässigbar, sagt der TU Wien-Professor.

**WirtschaftsBlatt:** „Angesichts knapper Staatskassen werden teure Verkehrsinfrastrukturprojekte zunehmend in Frage gestellt. Wie stehen Sie als Verkehrsexperte dazu?“

**Hermann Knoflacher:** Ganz unabhängig von der Budgetsituation passieren hier vollkommene Fehlinvestitionen. Es werden Projekte finanziert, die verkehrspolitisch niemals begründet werden können. Beim Bahnausbau ist der Koralmtunnel das Paradebeispiel, aber dasselbe gilt für Semmering- und Brennerbasistunnel. Auch die Straßenbauprojekte – völlig unnötig. Das sind Reflexe aus der Vergangenheit. Die Wirtschaft läuft schlecht, daher bauen wir eine Straße.

„Die Politik argumentiert, damit wird nicht nur die Konjunktur und die Beschäftigung angekurbelt, sondern auch der Standort gestärkt.“

Was die Beschäftigungseffekte betrifft, die sind minimal. So einen Tunnel zu graben, da braucht man vor allem teure Maschinen, aber wenig Bauarbeiter. Dass die Bauindustrie die Konjunkturprogramme fordert, versteh ich ja. Wenn Sie sich eine so teure Tunnelbohrmaschine anschaffen, wollen Sie sie auch benutzen können. Aber außerhalb der Baubranche sind die Investitionen nutzlos und für den Standort teilweise kontraproduktiv. Mit dem Autobahnbau etwa wird Lkw-Verkehr aus dem Ausland angezogen und parasitäre Einkaufszentren an den Autobahnknotenpunkten begünstigt. Ganz zu schweigen von der finanziellen Belastung für künftige Generationen. Zu den offiziellen Baukosten müssen Sie ja zumindest den gleichen Betrag nochmals hinzurechnen, der an Zinsbelastung anfällt.

„Welche Verkehrsinvestitionspolitik empfehlen Sie?“

Ein Konjunkturpaket ist dann sinnvoll, wenn es kurzfristig wirksam ist und längerfristig keine negativen Folgen für die Verschuldung hat. Da wären zahlreiche kleinere Maßnahmen bei der Bahn sinnvoll, etwa eine Investition

in den Trassenausbau oder in rollendes Material. Wenn etwa die Nebenbahnen elektrifiziert werden, hätte das tolle lokale Beschäftigungseffekte und würde langfristig etwas bringen. Fahrzeitverkürzungen erreicht man ja nicht durch Tunnels, sondern indem es rasche

Anschlüsse gibt. Dafür braucht man ein entsprechend ausgebautes Netz.

„Teil der Budgetdiskussion ist das Schlagwort ‚ökologische Steuerreform‘. Wie stehen Sie zu Pkw-Maut und MÖSt-Erhöhung?“

Die Pkw-Maut kommt, davon bin ich überzeugt. Wahrscheinlich nicht sofort, dazu sind die Politiker zu feig. Aber wenn sie budgetär noch weiter an die Wand gedrängt werden, dann wird sie kommen.

„Und was halten Sie von der Pkw-Maut?“

Damit werden Symptome bekämpft, aber das Übel nicht an der Wurzel gepackt. Viel sinnvoller wäre es, die Bauordnung zu ändern. Heute muss jeder, der Wohnraum schafft, gleich auch für den Autoparkplatz sorgen. Damit wird man zur Autonutzung verleitet. Sinnvoller wäre es, wenn jeder Autoparkplatz mindestens so weit vom Wohnort entfernt ist wie die nächste Haltestelle. Danach soll mir eine Pkw-Maut für diejenigen, die noch immer lieber mit dem Auto fahren, recht sein. Dasselbe gilt für die MÖSt-Erhöhung.

Das Interview führte  
MANFRED MADER

manfred.mader@wirtschaftsblatt.at

„Die Pkw-Maut wird kommen, nur ist die Politik dazu noch zu feig“

## ZAHL

22,5  
Milliarden €

an Investitionen in den Straßen- und Schienenausbau sieht der Verkehrsrahmenplan für die Jahre 2009 bis 2014 vor. 60 Prozent des Geldes soll in die Bahninfrastruktur, 40 Prozent in die Straßeninfrastruktur fließen. Der neue Investitionsrahmen wurde im März 2009 im Eindruck der Wirtschaftskrise um 3,6 Milliarden € im Vergleich zum alten aufgestockt.