

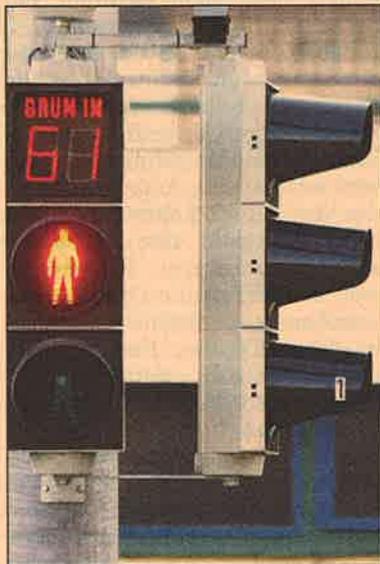
Wissenschaftliches Kochrezept für Straßenplaner

Seit Oktober 2010 gilt eine neue Richtlinie für Kosten und Nutzen von künftiger Verkehrsinfrastruktur

„Hätte es für das Schloss Neuschwanstein eine Kosten-Nutzen-Rechnung gegeben – es wäre wohl nie gebaut worden“, gesteht Georg Hauger von der TU Wien. Heute gehört es zu den wichtigsten Touristenattraktionen Deutschlands. „Die Semmeringbahn hingegen wurde bereits nach solchen Gesichtspunkten errichtet“ – mittlerweile nimmt man sie vielmehr als Weltkulturerbe denn als effizienten Transportweg wahr.

Hauger, der am Institut für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung der TU Wien tätig ist, relativiert damit gewissermaßen die eigene Arbeit der letzten fünf Jahre: Zum 1. Oktober 2010 stellte er eine 30 Jahre alte, immer wieder aktualisierte Richtlinie für das Verkehrswesen fertig, die ordentlich umgekrempelt werden musste. Hinter dem Kürzel „RVS 02.01.22“ verbirgt sich ein universalistisches Regelwerk für sämtliche Bauvorhaben auf der Schiene, zu Wasser und für die Straßen in Österreich. Ein Team aus Forschern von fünf heimischen Unis und Ziviltechnikern, das Hauger koordinierte, erstellte diese Nutzen-Kosten-Untersuchung – „wir stellten das Wort ‚Nutzen‘ voran, denn darum soll es ja gehen“, so Hauger –, um Politikern die Entscheidung zu erleichtern, welche Bauvorhaben sinnvoll sind und welche nicht.

Haugers Beispiele von „Landesfürsten“, die dieser Ratio zuwider Schlösser bauen lassen oder aber in gutem, wirtschaftlichen Gewissen Bahnstrecken planen, zeigen zwei Dinge: Politiker treffen trotzdem rein politische Entscheidungen oder sie müssen sich an Effizienzkriterien orientieren, die einem schnellen Wandel unterliegen. „Dabei handelt es sich bei dieser Richtlinie eigentlich um eine verbindliche, die de facto zumindest für alle Bauvorhaben der As-



Sicherheit ist der größte Kostenfaktor im Verkehrswesen.

Foto: Cremer

finag gilt“, so Hauger. „Das ist ja recht speziell in Österreich: Die Asfinag baut immer auf Grundlage eines Bundesgesetzes.“

Erstellt wurde diese Richtlinie im Auftrag der „Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr“ und sie bildet nun wieder die Grundlage für neue strategische Überlegungen und für die sogenannten Umweltverträglichkeitsprüfungen. Vor allem aber dient sie als wissenschaftliche Rechtfertigung und Absicherung von Lösungsvorschlägen von Politikern.

Reale Kosten als Dunkelziffer

Recht schnell stellt sich dabei Frage, ob sich ihr Wirkungsbereich auch auf die derzeit geplanten Projekte wie den Koralm- oder den Brennerbasistunnel erstreckt. „Genau für solche Projekte gibt es die Richtlinie“, so Hauger. Ob diese Bauvorhaben allerdings der Nutzen-Kosten-Untersuchung im Papier standhalten, kann und will er nicht beurteilen: „Hier beginnt die Schwierigkeit, denn man hält sich bedeckt mit dem Zahlenmaterial, das dafür eingesetzt werden müsste. Eines ist aber auch klar: Die Ermessensspielräume der Politiker bei solchen Projekten werden durch die Richtlinie deutlich eingeschränkt.“

Als „einfaches Kochrezept“ bezeichnet Hauger die Richtlinie,

bei dem die unterschiedlichsten Zutaten berücksichtigt werden können – wohlgerne als Kostenfaktor: Verkehrsstöße sind in dieser Logik demnach auch „die größten volkswirtschaftlichen Negativposten“. Diese sachliche Formulierung möchte Hauer dennoch nicht missverstanden wissen, es zeige sich dadurch nur, dass Verkehrssicherheit in einer Nutzen-Kosten-Rechnung für Verkehrsinfrastruktur eben als der wichtigste finanzielle Faktor berücksichtigt werden muss. Folgekosten für die Umwelt seien dagegen praktisch vernachlässigbar: „Das sage ich nicht gern, aber die Kostensätze, die etwa für die CO₂-Kompensation eingesetzt werden, spielen in sämtlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen nur eine marginale Rolle“, so Hauger.

Mit einer Gesetzesnovelle aus dem Jahr 2002, die viele Bundes- und Landesstraßen machte, ergab sich ein „Graubereich“, den diese Bundesrichtlinie eigentlich nicht erfassen kann. Und noch schwieriger sei es auf Gemeindeebene: „Nehmen wir das Beispiel einer Ampel“, erklärt Hauger: „Aus volkswirtschaftlicher Sicht bedeutet sie enormes Kostenpotenzial, da sie mehr Verkehrssicherheit bringt, aber den Bürgermeister, der sie bezahlen muss, interessiert das wohl kaum.“ (saum)

➤ <http://www.fsv.at/>