
Kurzfassung

Durch die zunehmende internationale Arbeitsteilung sowie aufgrund der Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur besonders für den Güterverkehr sehr wichtig. Die zentrale geografische Lage Deutschlands in Europa führt überdies dazu, dass das deutsche Verkehrswegenetz für den europäischen Gütertransitverkehr eine hohe Bedeutung hat.

Für Investitionsmaßnahmen in die Verkehrsinfrastrukturen stehen öffentliche Finanzmittel nur beschränkt zur Verfügung. Damit gewährleistet ist, dass ausschließlich die Investitionsmaßnahmen realisiert werden, die unter ökonomischen Gesichtspunkten vorteilhaft sind, werden im Rahmen der Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt.

Bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen hat die Nutzen-Kosten-Analyse die größte Relevanz. In der Nutzen-Kosten-Analyse werden möglichst viele Wirkungen einer Investitionsmaßnahme monetär bewertet und den Investitions- sowie Betriebskosten gegenübergestellt. Weitere bedeutende Bewertungsverfahren sind die Nutzwertanalyse, bei der nur die Wirkungen als gewichtete Punkte eines Zielsystems ohne Berücksichtigung der Kosten ermittelt werden, sowie die Kosten-Wirksamkeits-Analyse, die dimensionslose Nutzenpunkte der Investitionsmaßnahme mit deren Kosten vergleicht.

Dabei wird eine möglichst zutreffende Beurteilung der ökonomischen Auswirkungen einer öffentlich finanzierten Verkehrsinfrastrukturmaßnahme oftmals nur durch ein auf die Maßnahme genau zugeschnittenes Bewertungsinstrument realisiert. Dieses Bewertungsinstrument ist zumeist eine Nutzen-Kosten-Analyse, die Eigenschaften einer Nutzwertanalyse enthält.

Für die Anwendung detaillierter Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist der Umfang des finanziellen Investitionsbedarfs maßgebend. Art und Umfang der verwendeten Bewertungsverfahren sollten angemessen sein. Die praktische Anwendung von gesamtwirtschaftlichen Bewertungen wird daher in den jeweiligen Verwaltungshierarchien, die für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen verantwortlich sind, unterschiedlich vollzogen.

Um zu gewährleisten, dass Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, die primär dem Güterverkehr dienen oder diesen wesentlich verbessern, als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft beurteilt werden, müssen die verwendeten Bewertungsmethoden die Maßnahmenwirkungen für den Güterverkehr möglichst umfassend und genau abbilden.

Hierbei sind vor allem die Wirkungen für den Güterverkehr relevant, die durch eine maßnahmebedingte Fahrtzeitreduzierung entstehen. In der Regel sind neben einer Reduzierung von externen Kosten vor allem die Wirkungen aufgrund von Reduktionen der Fahrtzeiten die wesentlichen Nutzenkomponenten in Nutzen-Kosten-Analysen für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen.

Die Untersuchung von ausgewählten Praxisbeispielen für die Anwendung von Nutzen-Kosten-Analysen kommt zu der Erkenntnis, dass bewertungsrelevante Aspekte des Güterverkehrs nur unzureichend berücksichtigt werden.

Bezogen auf die monetär bewerteten Nutzen, die durch Fahrtzeitreduzierungen entstehen, bedeutet dies, dass ausschließlich zeitabhängige Einsparungen der Transportkosten berücksichtigt werden. Diese setzen sich zusammen aus den Stundenlöhnen für die Fahrer der für den Gütertransport eingesetzten Fahrzeuge sowie den zeitabhängigen Fahrzeugvorhaltungskosten.

Bei den Wirkungen durch Fahrtzeitreduzierungen sollten für den Güterverkehr auch die Kapitalbindung der im Transport befindlichen Waren beachtet werden. Eine Reduzierung der diesbezüglichen Zinskosten sollte in die Nutzen-Kosten-Analysen monetär einfließen. Auch die

Auswirkungen von reduzierten Fahrtzeiten auf die dem reinen Transportprozess vor- und nachgelagerten Unternehmensprozesse (z.B. früherer Produktionsbeginn durch schnellere Lieferung von Vorerzeugnissen) müssen in den Nutzen-Kosten-Analysen berücksichtigt werden. Es sollte festgestellt werden, ob eine Verkehrsinfrastrukturmaßnahme eine Erhöhung von Transportzuverlässigkeit hervorruft, deren Wirkungen ebenfalls monetär einbezogen werden müssen. So können durch eine verringerte Schwankung von Transportzeiten die Transportprozesse besser geplant werden.

Zur Ermittlung von konkreten Kostensätzen, die für die Bewertung der o.g. Maßnahmenwirkungen aufgrund einer Reduzierung der Transportzeiten sowie wegen einer Erhöhung der Transportzuverlässigkeit notwendig sind, müssen empirische Untersuchungen wie Beobachtungen und Befragungen von Transportunternehmen als auch von den Gütern versendenden Unternehmen durchgeführt werden. Auf diesem Gebiet durchgeführte Forschungsvorhaben kommen zu der Erkenntnis, dass es sehr schwierig ist, durch Befragungen der betroffenen Unternehmen, realistische Kostensätze in Erfahrung zu bringen, da es schwer fällt, bisher nicht berücksichtigten Auswirkungen Geldwerte beizumessen.

Für eine genaue Bestimmung der Maßnahmenwirkungen müssen auch die Verkehrsprognosen den Güterverkehr hinreichend genau widerspiegeln. Daher ist eine Unterscheidung der verschiedenen Güter hinsichtlich ihrer Werte, Volumen und anderer Eigenschaften (z.B. Verderblichkeit) in den Verkehrsprognosen notwendig. Dabei muss außerdem die durchschnittliche Inanspruchnahme der jeweiligen Ladekapazitäten der unterschiedlichen Fahrzeugarten berücksichtigt werden. Überdies ist die genaue Abgrenzung der Fahrzeugarten beim Verkehrsträger Straße für deren Fahrtzwecke zum Güter- oder Personenverkehr problematisch. Hier müssen ebenfalls Befragungen oder Beobachtungen durchgeführt werden, um die genauen Fahrtzwecke festzustellen.

Die Entscheidungskraft von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur Realisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wird durch eine zunehmende Beteiligung der Bürger und privater Investoren in den Entscheidungsprozess relativiert. Somit stellt sich die Frage, inwiefern dann eine verbesserte Berücksichtigung von Aspekten des Güterverkehrs in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen entscheidungsrelevant sein wird.