

**Warum nur im Straßenbau?**

**Gutachten zur Nordsaarlandstraße.**

Die Landrätin des Kreises Merzig-Wadern, Daniela Schlegel-Friedrich, hat ein Gutachten des Sächsischen Instituts für Regionalökonomie und Energiewirtschaft – International Consultants AG, Zittau, über die „Wirtschaftlichen Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen am Beispiel der „Nordumfahrung Merzig“ als Teilabschnitt einer künftigen „Nordsaarlandstraße“ im Landkreis Merzig-Wadern“ vorgelegt, das im Auftrag der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung im Landkreis Merzig-Wadern mbH. im Oktober 2011 erstellt wurde.

Das Gutachten wurde überraschenderweise vom Generalsekretär der CDU, Roland Theis, positiv aufgenommen und geradezu – allerdings im Wahlkampf – in den Himmel gelobt, während der BUND es in Grund und Boden verdammt.

Solche Überlegungen könnten auch in der Sozial- und Familienpolitik ein politisches Umdenken befördern. Wer also in Zukunft solche makroökonomischen Analysen und Wirkungen nicht diskutiert bzw. nicht ernst nimmt, begibt sich überzeugender Argumentationshilfen bei der politischen Durchsetzung solcher umstrittener Projekte.

Das Gutachten ermittelt im Detail die ökonomischen Wirkungen der Baumaßnahme der „Nordumfahrung Merzig“ als Teilabschnitt einer künftigen „Nordsaarlandstraße“ im Landkreis Merzig-Wadern. Es kommt an reinen Baukosten für dieses Teilstück und eine Bauzeit von 2 Jahren auf Baukosten in Höhe von 16,2 Mio €, für die gesamte Nordsaarlandstraße auf 35, 2 Mio €. Das entspricht rund 7 % des Jahresumsatzes bzw. 3,5 % bei zwei Jahren bezogen auf den Gesamtumsatz der Baubranche im Landkreis Merzig-Wadern.

Warum die Gutachter davon ausgehen, dass sich die Wirkungen im Wesentlichen auf die unmittelbare Bauphase, also auf einen abgeschlossenen Zeitraum beschränken, wird nicht verständlich. Sie selbst berechnen weitere Kosten für Wartung und Instandhaltung und bei den sonstigen Wirkungen auf Infrastruktur und betriebswirtschaftliche Effekte liegt der Sinn gerade in mittel- bzw. langfristigen positiven Wirkungen, die sich auch als fiskalische Effekte darstellen lassen.

Unterschätzt werden die Wirkungen meines Erachtens auch bei den Grenzabgaben der zusätzlichen Einkommen. Das Ifo-Institut hatte in anderem Zusammenhang die Grenzabgabenquote in Deutschland im Jahre 2005 mit zwei Dritteln angegeben (unter Einbeziehung der indirekten Steuern), es ist nicht einzusehen, warum hier mit nur 35,6 %, allerdings ohne indirekte Steuern (Seite 29) gerechnet wird.

Allein diese beiden Effekte führen unseres Erachtens zu noch deutlich höheren positiven fiskalischen Effekten, die selbst dann noch zugunsten des Projektes durchschlagen, wenn die vom NABU angemerkten methodischen Mängel zutreffen sollten, was wir hier nicht im einzelnen nachprüfen können.

Unser Anliegen ist auch nicht so sehr, dieses Straßenbauprojekt in seinen Vor- und Nachteilen zu beurteilen, sondern anhand dieser Studie darauf hinzuweisen, dass – wer eine solche Studie positiv als Begründung einsetzt auch konsequent in anderen Fällen mit ähnlichen makroökonomischen Simulationen argumentieren muss bzw. solche Simulationen nicht mehr einfach ignorieren darf.

Die Gutachter selbst schreiben: „Es ist hierbei allerdings zu berücksichtigen, dass entsprechende Effekte auch durch alternative öffentliche Investitionen bewirkt werden könnten. Ähnliche Überlegungen gelten für die Ausgaben für Wartung und Instandhaltung des Straßenstücks.“

Mettlach, 09. April 2012 Hans Ludwig