

# Wiener Ökonomen: EU braucht 1.000 Milliarden Euro für Infrastruktur - Wirtschaftspolitik

## Das WIIW plädiert für einen massiven Ausbau von Straßen und Schienen von Lissabon bis zum Ural als Antwort auf Chinas "neue Seidenstraße"

Wien – Marode Brücken, ein lückenhaftes Autobahnnetz und überlastete Stromnetze: Die EU brauche analog zu China eine eigene "Seidenstraße" – ein milliardenschweres Infrastrukturprojekt, schlägt das Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (WIIW) in einer neuen Studie vor. Dadurch würde der Kontinent reindustrialisiert, Millionen von Arbeitsplätzen kämen von Asien wieder zurück.

In Zeiten innerstaatlicher Querelen, die gemeinsame EU-Positionen untergraben, geht ein derartiges Projekt wohl als große Vision durch mit ähnlich guten Chancen auf Umsetzung. Am Montag präsentierten die Ökonomen in Wien ihre Ideen samt durchmodellierten Effekten, die zumindest die Fantasie der Politiker beflügeln sollen.



Der Ausbau der Infrastruktur entlang zweier Kernstrecken – einer Nordroute von Lyon bis Moskau sowie einer Südroute von Mailand bis Bukarest – und weiterer Verbindungen von insgesamt 11.000 Kilometer soll die Wirtschaft Europas ankurbeln (siehe Grafik).

### Österreich profitiert stark

Im erweiterten Osteuropa von Polen bis zum Ural und von Rumänien bis in den Kaukasus "liege zu viel brach", sagt geistiger Vater des Vorschlags, Dionys Lehner, WIIW-Vorstand und langjähriger Chef der Linz Textil. Bei der Kostenstruktur könne diese Region durchaus mit Ostasien mithalten. Mit ausgebauten Transportrouten wären Waren und Rohstoffe aber nur zwei Tage statt zwei Wochen unterwegs in die westlichen Industriezentren.

Über einen Investitionszeitraum von zehn Jahren rechnen die Studienautoren mit zwei bis sieben Millionen zusätzlichen Beschäftigten. Die Schwankungsbreite liegt an den absehbaren Kosten: Bleiben die Zinsen über einen längeren Zeitraum auf ihrem Rekordtief, zahlen sich die Investitionen besonders aus.

Die heimische Exportwirtschaft würde besonders profitieren, sagt Studienautor Mario Holzner. Zwischen 34.000 und 121.000 zusätzliche Arbeitsplätze könnten hierzulande entstehen. Allein die Russlandexporte würden dank kürzerer Transportdauer um 14 Prozent wachsen: Das sind 330 Millionen Euro. Abgesehen von positiven Effekten für die Wirtschaft geht es bei dem Vorschlag aber um ein verbindendes Element für Europa.

## **Antwort auf Pekings Seidenstraße**

Die Volksrepublik China plant Investitionen für ihr Infrastrukturprojekt, das als "neue Seidenstraße" oder "One Belt, One Road" vermarktet wird, von bis zu siebentausend Milliarden Dollar oder 70 Prozent des Bruttoinlandprodukts. Angesichts dieser Anstrengung wäre es eine "gefährliche Unterlassung", wenn die EU-Staaten keine gemeinsame Antwort darauf lieferten, sagt Lehner.

Auch für Claus Raidl, Präsident der Oesterreichischen Nationalbank und Industrieller steht fest, dass die Verwirklichung einer "europäischen Seidenstraße" die EU-Staaten zwingen würde, "geschlossen und gemeinsam" aufzutreten. Denn nationale Einzelprojekte würden nicht dieselbe Wirkung entfalten. Es brauche einen "Top-down-Plan". Zumindest das könne man sich von China anschauen, ohne gleich auf brachiale Durchsetzungsmethoden zurückzugreifen, so der Tenor.

## **Keine Kostenfrage**

Eintausend Milliarden Euro würde der Ausbau von Schienen, Häfen, Netzen und so weiter entlang der europäischen Seidenstraße kosten. Die Finanzierung könne über den bestehenden Juncker-Plan, die Europäische Entwicklungsbank und in Zusammenarbeit mit privaten Investoren aufgestellt werden. Geeignet wäre ein eigener Fonds, damit nicht sofort die Debatte über nationale EU-Beiträge angefacht werde, sagt Holzner.

Für Lehner ist klar: Nach der [Finanzkrise](#) seien für die Schuldenbereinigung die Milliarden im Nu aufgestellt gewesen. Für ein positives Projekt, das sich wirtschaftlich mehr als rechnet, sollte die Finanzierung nicht die größte Hürde sein.

Berechnungen dieser Art seien nicht gerade präzise, weil sie von vielen Annahmen abhängen, betont ein Ökonom gegenüber dem STANDARD. Bei großen Infrastrukturprojekten solle man ohnehin nicht rein betriebswirtschaftlich denken. Die Vorteile für die Volkswirtschaft entfalten sich diffus und über den langen Zeithorizont.

Studienautor Holzner sieht selbst wesentliche Vorteile einer europäischen Seidenstraße abseits von Wachstumsmodellen: Eine neue Infrastruktur wäre eine gute Chance, gemeinsame Standards, etwa in der Elektromobilität oder beim autonomen Fahren, zu etablieren; und würde letztlich zu mehr politischer Kooperation im größeren Europa führen. (Leopold Stefan, 3.7.2018)