

EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung

Am Heumarkt 10

A-1030 Wien

Tel.: +43-664-88 73 96 27

www.ecoaustria.ac.at



Wien, 15. Dezember 2017

Ergebnisbericht

Volks- und regionalwirtschaftliche Effekte verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen mit Fokus auf das Weinviertel

Studie im Auftrag des
Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung



Ergebnisbericht

EcoAustria Studie: Volks- und regionalwirtschaftliche Effekte verkehrsinfrastruktureller Maßnahmen mit Fokus auf das Weinviertel

Mag. Dr. Wolfgang Schwarzbauer, EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung

DI Johannes Berger, EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung

Mag. Nikolaus Graf, EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung

Mag. Ludwig Strohner, EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung

Dr. Tobias Thomas, EcoAustria – Institut für Wirtschaftsforschung

Dezember 2017

Kurzdarstellung:

In der vorliegenden Studie werden die Effekte der Inbetriebnahme von Abschnitten der A5 in den Jahren 2010, 2017 und 2019 sowie Maßnahmen den öffentlichen Verkehr betreffend des Weinviertels (2007 – 2017) analysiert und ihre Auswirkungen auf die regionale Wirtschaftsleistung sowie die sich daraus ergebenden fiskalischen Rückflüsse abgeschätzt. Die Effekte werden anhand des EcoAustria-Regionalmodells untersucht. Dieses Modell berücksichtigt die Qualität der Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor der Region. Dabei wird die Qualität der Verkehrsinfrastruktur von Regionen durch einen Erreichbarkeitsindikator gemessen, der die Fahrzeiten zwischen den Regionen sowie deren Bruttoregionalprodukte berücksichtigt. Die Effekte werden für das unbelastete und das belastete Netz berechnet.

Im realistischerem Szenario des belasteten Netzes wird aufgrund der untersuchten Infrastrukturmaßnahmen das österreichische Bruttoinlandsprodukt in den kommenden 30 Jahren um 0,6 % oder 1,8 Mrd. EUR (Barwert 2015) höher ausfallen, als es ohne diese verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen der Fall gewesen wäre. In Niederösterreich fällt das BIP 1,6 % bzw. 810 Mio. EUR höher aus. Kumuliert ergeben sich für Österreich insgesamt Beschäftigungseffekte in Höhe von rund 10.500 Beschäftigten. Davon entfallen etwa 4.900 auf Niederösterreich. Insgesamt haben die untersuchten verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen also erhebliche positive Effekte auf das Wachstum und die Beschäftigung. Davon profitieren in erster Linie das Weinviertel und Niederösterreich, aber auch die anderen Regionen Österreichs und damit Österreich insgesamt.

Mit den positiven ökonomischen Effekten verbunden sind fiskalische Rückflüsse in Höhe von 720 Mio. EUR, die insbesondere Bund-, Länder-, Gemeinden sowie der Sozialversicherung zugutekommen und zumindest ein Drittel der Infrastrukturinvestition selbst finanzieren.

Über die ökonomische Betrachtung hinaus stellt der Ausbau der Qualität der Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Verbesserung der Lebensqualität für die BürgerInnen dar. Die Zeit, die aufgrund der Verkürzungen der Fahrzeiten nicht mehr für die Überwindung des geografischen Raums verwendet werden muss, steht für andere Aktivitäten, z.B. für Familie und Freizeit, zur Verfügung.

Studie im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung

Inhalt

EXECUTIVE SUMMARY.....	1
1. MOTIVATION UND FRAGESTELLUNGEN.....	4
2. WIRKUNG VON INFRASTRUKTURMAßNAHMEN UND DAS ECO AUSTRIA-REGIONALMODELL.....	6
3. EFFEKTE DER INFRASTRUKTURMAßNAHMEN DES LANDES NIEDERÖSTERREICH	7
3.1. INFRASTRUKTURELLE MAßNAHMEN UND DEREN EFFEKTE	7
3.2. A5 SÜDLICHER TEIL.....	7
3.3. A5 NÖRDLICHER TEIL.....	11
3.4. MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR 2007 BIS 2017	15
3.5. GESAMTBETRACHTUNG	19
LITERATUR UND WEITERFÜHRENDE QUELLEN	23

Abbildungen und Tabellen

ABBILDUNG 1: EFFEKTE DER A5 (SÜDLICHER TEIL) AUF DIE ERREICHBARKEIT.....	9
ABBILDUNG 2: FISKALISCHE EFFEKTE DER A5 (SÜDLICHER TEIL)	10
ABBILDUNG 3: EFFEKTE DER A5 (NÖRDLICHER TEIL) AUF DIE ERREICHBARKEIT.....	12
ABBILDUNG 4: EFFEKTE DER A5 (NÖRDLICHER TEIL, BELASTETES NETZ) AUF DIE ERREICHBARKEIT.....	13
ABBILDUNG 5: FISKALISCHE EFFEKTE DER A5 (NÖRDLICHER TEIL).....	15
ABBILDUNG 6: EFFEKTE DER MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR AUF DIE ERREICHBARKEIT.....	17
ABBILDUNG 7: FISKALISCHE EFFEKTE DER MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR.....	18
ABBILDUNG 8: BIP- UND BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE ALLER MAßNAHMEN, ERSTE 30 JAHRE BETRIEB.....	20
ABBILDUNG 9: FISKALISCHE EFFEKTE ALLER MAßNAHMEN	21
TABELLE 1: BIP- UND BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE SOWIE FISKALISCHE RÜCKFLÜSSE AUS DEN BEWERTETEN VERKEHRSINFRASTRUKTURMAßNAHMEN, EINZELN UND INSGESAMT	2
TABELLE 2: EFFEKTE DER A5 (SÜDTEIL), 30 JAHRE BETRIEB	9
TABELLE 3: EFFEKTE DER A5 (NORDTEIL), 30 JAHRE BETRIEB.....	14
TABELLE 4: GRÖßERE MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR MIT RELEVANZ FÜR DAS WEINVIERTEL.....	16
TABELLE 5: EFFEKTE DER MAßNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR, BETRIEBSDAUER: 30 JAHRE.....	17

Executive Summary

Das Weinviertel im Nordosten Niederösterreichs war nach dem zweiten Weltkrieg vom Eisernen Vorhang an seinen nördlichen und östlichen Grenzen in seiner Entwicklung gebremst. Dies änderte sich – zumindest für den südlichen Teil der Region – nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und das Weinviertel profitierte insbesondere von der regionalwirtschaftlichen Verflechtung mit Wien, welches sich in Folge der Ostöffnung dynamisch entwickelte. Das nördliche Weinviertel blieb jedoch eine im niederösterreichischen Vergleich eher schwach entwickelte Region. Dies erklärt sich zum einen aus seiner peripheren Lage und nicht zuletzt auch durch die unterdurchschnittlich ausgeprägte Verkehrsanbindung an regionalwirtschaftliche Zentralräume.

In der vorliegenden Studie werden die Effekte der Inbetriebnahme von Abschnitten der A5 in den Jahren 2010, 2017 und 2019 sowie Maßnahmen den öffentlichen Verkehr betreffend des Weinviertels (2007 – 2017) analysiert und ihre Auswirkungen auf die regionale Wirtschaftsleistung sowie die sich daraus ergebenden fiskalischen Rückflüsse abgeschätzt.

Die Nordautobahn A5 wurde als hochrangige Verbindung zwischen dem Wiener Raum und dem Raum Brno projektiert. Der südliche Teil (Eibesbrunn - Schrick) wurde 2010 in Betrieb genommen. Die Realisierung des nördlichen Teils und die Inbetriebnahme bis zur Staatsgrenze ist in zwei Schritten geplant: Anfang Dezember 2017 wurde der südliche Teil (Schrick - Poysbrunn) eröffnet. Die Inbetriebnahme des nördlichen Teils (Umfahrung Drasenhofen) ist für 2019 geplant. Vor dem Hintergrund des hohen Mittelaufwandes für die Errichtung (Bau- und Finanzierungskosten A5 Südteil inklusive S1 und S2-Umfahrung von Süßenbrunn: 933 Mio. EUR, Baukosten A5 Nord: 333 Mio. EUR) stellt sich die Frage nach den regional- und volkswirtschaftlichen Effekten der Infrastrukturmaßnahmen. Zusammen mit den wesentlichen Maßnahmen im öffentlichen Verkehr in Niederösterreich, von denen auch das Weinviertel profitierte, werden in dieser Studie daher diese Infrastrukturmaßnahmen im Hinblick auf ihre ökonomischen und fiskalischen Effekte bewertet.

Die Effekte werden anhand des EcoAustria-Regionalmodells untersucht. Dieses Modell berücksichtigt die Qualität der Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor der Region. Dabei wird die Qualität der Verkehrsinfrastruktur von Regionen durch einen Erreichbarkeitsindikator gemessen, der die Fahrzeiten zwischen den Regionen sowie deren Bruttoregionalprodukte berücksichtigt. Die Steigerung der Qualität der Verkehrsinfrastruktur bewirkt in der Folge einen Anstieg der regionalen Produktivität, wodurch zusätzliches Wirtschaftswachstum entstehen kann. Die Produktivitätssteigerung bewirkt auch eine Erhöhung der Beschäftigung in den betroffenen Regionen. Letztendlich löst der Anstieg der wirtschaftlichen Aktivität in den Regionen zusätzliche Steuer- und Abgabeneinnahmen aus, wodurch ein Teil der öffentlichen Bauinvestitionen während des Betriebs der neuen Infrastruktur an die öffentliche Hand zurückfließt.

Die kumulierten Effekte der bewerteten Infrastrukturmaßnahmen auf die Erreichbarkeit zeigen, dass vor allem das Weinviertel – der Nordosten Österreichs – von den Maßnahmen profitiert. In zweiter Linie profitieren auch die anderen Regionen in Niederösterreich und in dritter Linie die restlichen niederösterreichischen Regionen und damit Österreich insgesamt.

Für die Analyse werden die Effekte in einem ersten Schritt im unbelasteten Netz berechnet. Da sich in den vergangenen Jahren vor Inbetriebnahme des Nordteils der A5 hohe Verkehrsbelastungen ergeben haben, werden im Falle der A5 Nord die Effekte in einem zweiten Schritt auch im belasteten Netz kalkuliert. Die ökonomischen und fiskalischen Effekte der untersuchten verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen sind überblicksartig in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: BIP- und Beschäftigungseffekte sowie fiskalische Rückflüsse aus den bewerteten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, einzeln und insgesamt

		Niederösterreich ¹					Österreich gesamt				
		BIP		Beschäftigte		Fiskalischer Rückfluss	BIP		Beschäftigte		Fiskalischer Rückfluss
		%	Mio. EUR	%	Anzahl	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%	Anzahl	Mio. EUR
A5 (Nordteil)	unbelastet	0,16%	88	0,08%	584	4,6	0,09%	309	0,04%	1.868	87
	belastet	0,32%	170	0,15%	1.149	8,2	0,16%	549	0,07%	3.347	154
A5 (Südteil)		0,71%	379	0,27%	2.026	16,1	0,33%	966	0,11%	4.819	406
Öffentlicher Verkehr		0,48%	257	0,24%	1.815	6,7	0,10%	332	0,05%	2.327	153
Gesamt	unbelastet	1,36%	724	0,60%	4.425	27	0,47%	1.607	0,20%	9.014	646
	belastet	1,51%	806	0,67%	4.990	31	0,54%	1.847	0,23%	10.493	713

Anmerkungen: Referenzjahr 2015, ¹ umfasst das Bundesland Niederösterreich sowie alle niederösterreichischen Gemeinden
Quelle: EcoAustria.

Im unbelasteten Netz würde aufgrund der Maßnahmen das österreichische Bruttoinlandsprodukt in den kommenden 30 Jahren um 0,5 % oder 1,6 Mrd. EUR (Barwert 2015) höher ausfallen, als es ohne diese verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen der Fall gewesen wäre. Ein überdurchschnittlicher Anstieg des BIP ergibt sich für Niederösterreich selbst. Hier fällt das BIP 1,4 % bzw. 724 Mio. EUR höher aus, als ohne Infrastrukturinvestition. Der größte Teil der BIP-Effekte entsteht aus dem Ausbaus des Südteils der A5. Auf die Maßnahmen im öffentlichen Verkehr sowie den Nordteil der A5 entfallen jeweils etwas geringere Effekte. Kumuliert ergeben sich in den kommenden 30 Jahren in Österreich insgesamt Beschäftigungseffekte in Höhe von rund 0,2 %. Das entspricht 9.000 Beschäftigten mehr, als es ohne diese Infrastrukturinvestitionen der Fall gewesen wäre. Davon entfallen rund 4.400 auf Niederösterreich, was einer Steigerung von 0,6 % entspricht.

Im realistischeren Szenario des belasteten Netzes fallen die Effekte größer aus. Demnach wird aufgrund der Infrastrukturmaßnahmen das österreichische BIP in den kommenden 30 Jahren sogar um 0,6 % oder 1,8 Mrd. EUR (Barwert 2015) höher ausfallen, als es ohne diese verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen der Fall gewesen wäre. In Niederösterreich fällt das BIP 1,6 % bzw. 810 Mio. EUR höher aus. Kumuliert ergeben sich in Österreich insgesamt Beschäftigungseffekte in Höhe von rund 10.500 Beschäftigten mehr als es ohne diese Infrastrukturinvestitionen der Fall gewesen wäre. Davon entfallen etwa 4.900 auf Niederösterreich.

Unter Berücksichtigung des belasteten Netzes löst die zusätzliche wirtschaftliche Aktivität in den kommenden 30 Jahren einen fiskalischen Rückfluss in Höhe von 720 Mio. EUR (Barwert 2015) aus. Davon entfällt der Großteil auf die SV-Beiträge (270 Mio. EUR) sowie die Bundessteuern und -abgaben (260 Mio. EUR). Nach Finanzausgleich können die Bundesländer insgesamt rund 83 Mio. EUR an zusätzlichen Einnahmen lukrieren. Die zusätzlichen Gemeindeeinnahmen belaufen sich auf rund 63 Mio. EUR. Der Rest der zusätzlichen Einnahmen entfällt auf den FLAF, den Katastrophenfonds, EU-Abgaben sowie die Krankenanstaltenfinanzierung. Von den Mehreinnahmen bei Ländern und Gemeinden profitieren das Bundesland Niederösterreich sowie die niederösterreichischen Gemeinden insgesamt in Höhe von rund 31 Mio. EUR.

Am deutlichsten verbessern die Maßnahmen die Standortqualität und die wirtschaftlichen Aktivitäten in den Weinviertler Regionen. So entstehen rund 80 % der zusätzlichen BIP-Effekte hier. Die Verbesserung der Standortqualität durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen deckt jedoch nur einen Teil regionaler Entwicklungspolitik ab. Auch der Zugang zu guter Infrastruktur vor Ort oder geeignete Gewerbe- und Produktionsflächen sind wichtige Aspekte einer zukunftsorientierten Standortpolitik. Die ecoplus Wirtschaftsparks sind in diesem Sinne ein geeignetes Instrument, um die positiven Effekte einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Im Weinviertel wurden in Poysdorf und in Wolkersdorf bereits zwei ecoplus Wirtschaftsparks geschaffen, die eine gute Basis für die Entstehung neuer Betriebe bzw. Betriebsansiedelungen bilden.

Insgesamt haben die untersuchten verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen erhebliche positive Effekte auf das Wachstum und die Beschäftigung. Davon profitieren in erster Linie das Weinviertel und Niederösterreich, aber auch die anderen Regionen Österreichs und damit Österreich insgesamt. Mit den positiven ökonomischen Effekten verbunden sind fiskalische Rückflüsse, die insbesondere Bund-, Länder-, Gemeinden sowie der Sozialversicherung zugutekommen und zumindest ein Drittel der Infrastrukturinvestition selbst finanzieren.

Über die ökonomische Betrachtung hinaus stellt der Ausbau der Qualität der Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Verbesserung der Lebensqualität für die BürgerInnen dar. Die Zeit, die aufgrund der Verkürzungen der Fahrzeiten nicht mehr für die Überwindung des geografischen Raums verwendet werden muss, steht für andere Aktivitäten, z.B. für Familie und Freizeit, zur Verfügung.

1. Motivation und Fragestellungen

2010 wurde die A5 zwischen Eibesbrunn und Schrick im Weinviertel in Betrieb genommen. Damit wurde der erste Teil einer hochrangigen Straßenverbindung zwischen Wien und Brno realisiert und eine der wenigen noch offenen Lücken im hochrangigen Straßennetz der Ostregion zumindest teilweise geschlossen. Die Bau- und Finanzierungskosten dieses Abschnitts der A5 beliefen sich (inkl. der S1 sowie der S2 Umfahrung von Süßenbrunn) auf rund 930 Mio. EUR. Die nördliche Fortsetzung der A5 Richtung tschechischer Grenze begann einige Jahre später. Der bereits seit längerem projektierte Ausbau der Autobahn A5 bis zur tschechischen Staatsgrenze soll nach heutigem Stand 2019 abgeschlossen sein und wird in zwei Etappen dem Verkehr übergeben. Der südliche Abschnitt wurde bereits Anfang Dezember 2017 in Betrieb genommen, die Inbetriebnahme des nördlichen Abschnittes erfolgt 2019. Insgesamt belaufen sich die Kosten des Bauabschnittes auf rund 333 Mio. EUR¹ (Baukosten). Auch im öffentlichen Nahverkehrsbereich kam es in den vergangenen zehn Jahren zu einer Verbesserung der Infrastruktur, die viele Standorte vor allem im nördlichen Niederösterreich begünstigt.

Allgemein betrachtet wird die fertiggestellte A5 das nördliche Weinviertel einerseits besser an den Wirtschaftsraum Wien und das Wiener Becken anbinden. Andererseits verbessert sich auch die Erreichbarkeit Wiens und des südlichen Niederösterreichs, da sich die Verbindungen nach Mähren (insbesondere nach Brno) und in weiterer Folge nach Prag und Südpolen verbessern – obwohl der Abschnitt auf tschechischer Seite aus heutiger Sicht erst zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt werden wird. Die Fertigstellung der A5 schließt somit eine Lücke an hochrangiger Verkehrsinfrastruktur zu den Nachbarregionen Niederösterreichs. Auch durch den Ausbau der Bahninfrastruktur, der bereits zum größten Teil erfolgt ist, entstehen Vorteile in Bezug auf die bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen für ArbeitnehmerInnen bzw. Arbeitskräften für Unternehmen. Diese dürfte somit entlegene Gebiete des nördlichen Niederösterreich auch für Junge und Jungfamilien attraktiver machen. Es ist daher von einer Aufwertung des Standortes Niederösterreich und insbesondere des nördlichen Weinviertels auszugehen.

Das Ziel der vorliegenden Studie ist daher die Darstellung der volks- bzw. regionalwirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen als auch im Individualverkehrsbereich. Eine nachhaltige Verkehrspolitik setzt nicht mehr allein auf den Ausbau des motorisierten Individualverkehrsbereichs sowie des Straßengüterverkehrs, sondern es wird ein geeigneter Mix an Verkehrsinfrastruktur bestehend aus öffentlichen und individuellen Verkehrsmöglichkeiten angestrebt. Die Studie ist in zwei Abschnitte unterteilt: Der erste Teil der Studie skizziert die Wirkung

¹ Quelle: ASFINAG ([LINK](#)).

neuer oder verbessert genutzter Infrastruktur und stellt das EcoAustria-Regionalmodell vor. Der zweite Teil präsentiert die Effekte des Betriebs neuer Infrastruktur auf das Bruttoinlandsprodukt (bzw. Bruttoregionalprodukt) und die Beschäftigung in den Weinviertler Regionen, in Niederösterreich und in Österreich insgesamt. Darüber hinaus werden die aus der zusätzlichen Wirtschaftsaktivität entstehenden fiskalischen Rückflüsse berechnet.

2. Wirkung von Infrastrukturmaßnahmen und das EcoAustria-Regionalmodell

Grundsätzlich entfaltet neue Verkehrsinfrastruktur mittel- bis langfristig einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen (vgl. etwa Banerjee et al., 2012; Feddersen and Ahlfeldt ,2011; Schwarzbauer und Weyerstraß, 2013; Grünstäudl und Schwarzbauer, 2012; Nagl, Schwarzbauer und Sellner, 2010; aber auch ältere Beiträge wie Aschauer, 1989). Dieser Nutzen entsteht ursächlich aus der Senkung der Kosten für Unternehmen und ArbeitnehmerInnen, die sich aufgrund der Überwindung des (geografischen) Raumes ergeben. So führt eine Verbesserung der Infrastruktur dazu, dass ArbeitnehmerInnen leichter und schneller auch aus entfernteren Regionen an ihren Arbeitsplatz kommen können. Auch erweitert sich ihr Suchradius nach einer passenden (neuen) Arbeitsstelle, was speziell auch in von Zentren weiter entfernten Orten positive Wirkung auf die Beschäftigung und den Wohlstand entfalten kann. Aus Unternehmenssicht ergeben sich zum einen ebenfalls Arbeitsmarktvorteile, da sich auch ihr Suchradius erweitert und sie so aus einem größeren Pool an potenziellen Arbeitskräften schöpfen können. Ein weiterer – ebenso wichtiger – Aspekt ist, dass Unternehmen durch eine bessere Verkehrsinfrastruktur schneller zu ihren Vorleistungs- und Absatzmärkten gelangen können, was den Unternehmensstandort aufwertet. Bessere Verkehrsanbindung sollte demnach auch Betriebsansiedelungen vor Ort positiv beeinflussen. Diese Kostensenkung führt letztendlich dazu, dass die knappen Ressourcen der Gesellschaft effizienter genutzt werden. Das erhöht die Produktivität und führt damit letzten Endes zu einer höheren Wirtschaftsleistung und damit zu mehr Wachstum und Wohlstand einer Volkswirtschaft

Das EcoAustria-Regionalmodell bildet die Effekte der Standortqualität auf die regionale Wirtschaftsentwicklung unter Berücksichtigung weiterer Produktionsfaktoren wie Arbeit und physisches Kapital ab. Es baut zum Großteil auf den oben geschilderten Kanälen auf. Im Modell wird die Standortqualität mit einem regionalen Erreichbarkeitsindikator gemessen. Dieser weist einen umso höheren Wert auf, je schneller andere Regionen und damit verbunden ihre Wertschöpfung erreicht werden können. Die Verbesserung der Infrastruktur bzw. eine Optimierung des Betriebs der Infrastruktur bewirkt, dass die Wirtschaftsleistung in anderen Regionen schneller erreichbar ist. Dadurch wird die regionale Interaktion verstärkt und es kommt zu einer gesamtwirtschaftlichen Erhöhung der Produktivität. In der Folge der Produktivitätssteigerung erhöht sich auch die Wirtschaftsleistung der angebotenen Region. Durch die höhere Produktivität kommt es zu einer Erhöhung der Beschäftigung. Durch diese beiden Effekte entstehen zusätzliche fiskalische Einnahmen, die wiederum an die öffentliche Hand zurückfließen, wodurch sich die neue oder besser genutzte Infrastruktur zum Teil selbst finanziert.

3. Effekte der Infrastrukturmaßnahmen des Landes Niederösterreich

3.1. Infrastrukturelle Maßnahmen und deren Effekte

Die hier berücksichtigten Effekte neuer Verkehrsinfrastruktur beziehen sich auf die Inbetriebnahme der A5 sowie weiterer Maßnahmen, die im öffentlichen Verkehr (ÖV) zwischen 2007 und 2017 vorgenommen wurden und die für das Weinviertel von Bedeutung sind. Die Effekte entstehen im Wesentlichen aufgrund der Verkürzung der Reisezeiten im ÖV und Motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Infrastrukturinvestitionen verbessern die Erreichbarkeit von Regionen und damit die Standortqualität. Im Allgemeinen sind mit der Errichtung neuer Verkehrsinfrastruktur eine Reihe weiterer ökonomischer Effekte verbunden – sowohl im Bau als auch im Betrieb: Unter den Bau-Effekten werden in der Regel (kurz- bis mittelfristige) Nachfrageeffekte verstanden, da beispielsweise die Errichtung von 1 km Autobahn eine bestimmte Menge an Arbeitszeit und Baumaterialien erfordert, die die Einkommen von Lieferanten und Bauunternehmen positiv beeinflussen können. Allerdings sind diese Effekte nicht in erster Linie der Grund, warum Verkehrsinfrastruktur errichtet wird. Die Motivation zur Errichtung neuer Verkehrsinfrastruktur ist vornehmlich die Verbesserung der Anbindung von Regionen und Orten entlang dieser Infrastruktur. Die sich daraus ergebenden ökonomischen Effekte sind Gegenstand der vorliegenden Analyse.

Hierzu werden zunächst die drei Maßnahmenbündel einzeln bewertet und im vierten Abschnitt eine Gesamtbetrachtung des kumulativen Effekts vorgenommen. Die Effekte werden jeweils für die Weinviertler NUTS-3 Regionen, Niederösterreich sowie Gesamtösterreich dargestellt. Dabei werden die Effekte (Mio. EUR Wertschöpfung und Beschäftigte) kumuliert über 30 Jahre dargestellt². Der Zeitraum entspricht der angenommenen Erstnutzungsphase neuer Infrastruktur bis zur kompletten Abschreibung, das heißt ohne Erhaltungsinvestitionen. In der Praxis wird regelmäßig in die Renovierung und Erhaltung der Infrastruktur investiert, sodass sich die eigentliche Nutzungsdauer weit über die 30 Jahre verlängert. Die auf Basis der zusätzlichen Wirtschaftsleistung entstehenden steuerlichen Rückflüsse werden ebenso als Barwert über 30 Jahre zum Zeitpunkt 2015 berechnet, um die Rückflüsse den Baukosten gegenüberstellen zu können.

3.2. A5 südlicher Teil

3.2.1. Infrastrukturelle Maßnahme

Die im Jänner 2010 in Betrieb genommene A5 (Südteil) ist Teil eines größeren Straßenabschnittes, der auch die S1 sowie die S2 umfasst und als Public Private Partnership zwischen der ASFINAG als

² Der hier verwendete Ansatz basiert auf Fritz et al. (o.J.), die von einer Nutzungsdauer von 30 Jahren ausgehen.

Auftraggeber und der Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH als Auftragnehmer errichtet wurde. Dabei fungiert die Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH als Planungs-, Finanzierungs-, Errichtungs- und Betreibergesellschaft bis 2039.

Die A5 (südlicher Teil) weist eine Länge von etwa 22 km auf und verbindet den Raum Mistelbach sowie das nördliche Weinviertel mit der S1 im Norden und Osten Wiens. Dies ermöglicht im weiteren den Anschluss an das restliche hochrangige Straßennetz Österreichs. Die Bau- und Finanzierungskosten der A5 (Südteil), S1 und S2 (Umfahrung Süßenbrunn) beliefen sich auf 933 Mio. EUR³.

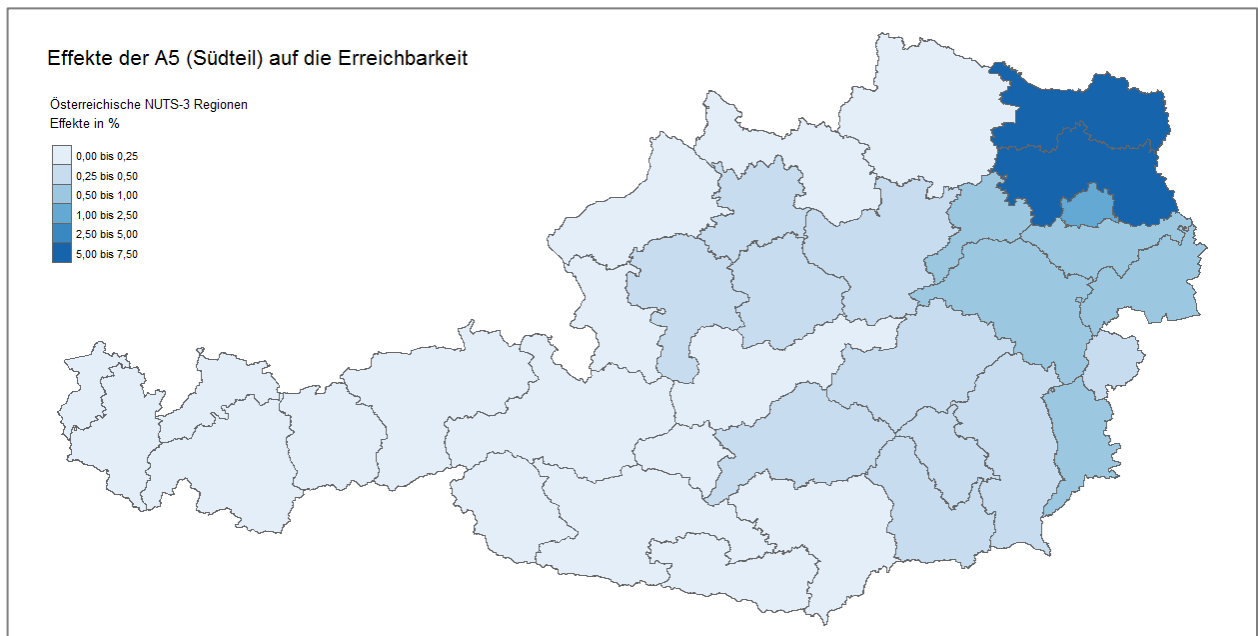
3.2.2. Ökonomische und fiskalische Effekte

Auf Basis von Daten des Amtes der NÖ Landesregierung wurden die Reisezeitersparnisse durch den Betrieb der A5 (Südteil) für alle Regionen des Modells festgelegt. Dabei wird zur Messung der Erreichbarkeit ein Erreichbarkeitsindikator verwendet, der die Fahrzeiten zwischen den Regionen sowie deren Bruttoregionalprodukte berücksichtigt. Die Verbesserung der Erreichbarkeit in den österreichischen NUTS-3 Regionen ist in Abbildung 1 dargestellt.

Die größten Verbesserungen sind für das Weinviertel (NUTS-3 Region Weinviertel +6,4 % und NUTS-3 Region Wiener Umland/Nordteil +5,5 %) feststellbar. Für diese beiden Regionen erhöht sich die Erreichbarkeit um jeweils mehr als fünf Prozent. Dies bedeutet beispielsweise, dass sich die von der NUTS-3 Region Weinviertel erreichbare Wirtschaftsleistung in anderen Regionen durch die A5 (Südteil) um 6,4 % erhöht hat. Größere Effekte sind auch für Wien (+1 %) feststellbar, gefolgt von St. Pölten (+0,7 %), dem Südteil des Wiener Umlands (+0,5 %), sowie dem Nord- und Südburgenland (jeweils +0,5 %).

³ Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH ([LINK](#)).

Abbildung 1: Effekte der A5 (südlicher Teil) auf die Erreichbarkeit



Quelle: Statistik Austria, EcoAustria.

Kleinere Verbesserungen ergeben sich zudem für oberösterreichische Regionen entlang der Westautobahn und steirische Regionen entlang der Südautobahn sowie im Mur- und Mürztal. Für die restlichen Regionen ergeben sich nur geringfügige Verbesserungen von maximal 0,25 %.

Die räumliche Verteilung der Effekte auf das Bruttoregionalprodukt (BRP) folgt im Wesentlichen dem Muster der Erreichbarkeitsverbesserungen. Die prozentuellen BRP-Effekte betragen für das nördliche Weinviertel kumulativ 2,9 %. Das bedeutet, dass das BIP des nördlichen Weinviertels über die nächsten 30 Jahre hinweg um 2,9 % oder um 73 Mio. EUR (Barwert 2015) höher ausfällt als es ohne die untersuchte Infrastrukturinvestition der Fall gewesen wäre. Für das nördliche Wiener Umland ergeben sich Effekte in Höhe von +2,5 % oder rund 210 Mio. EUR (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Effekte der A5 (Südteil), 30 Jahre Betrieb

Region	BIP-Effekt		Beschäftigungs-Effekt	
	Mio. EUR	%	Anzahl	%
Niederösterreich	379	0,7%	2.026	0,3%
Weinviertel	73	2,9%	462	1,2%
Wiener Umland/Nordteil	213	2,5%	1.072	1,0%
Österreich	966	0,3%	4.819	0,1%

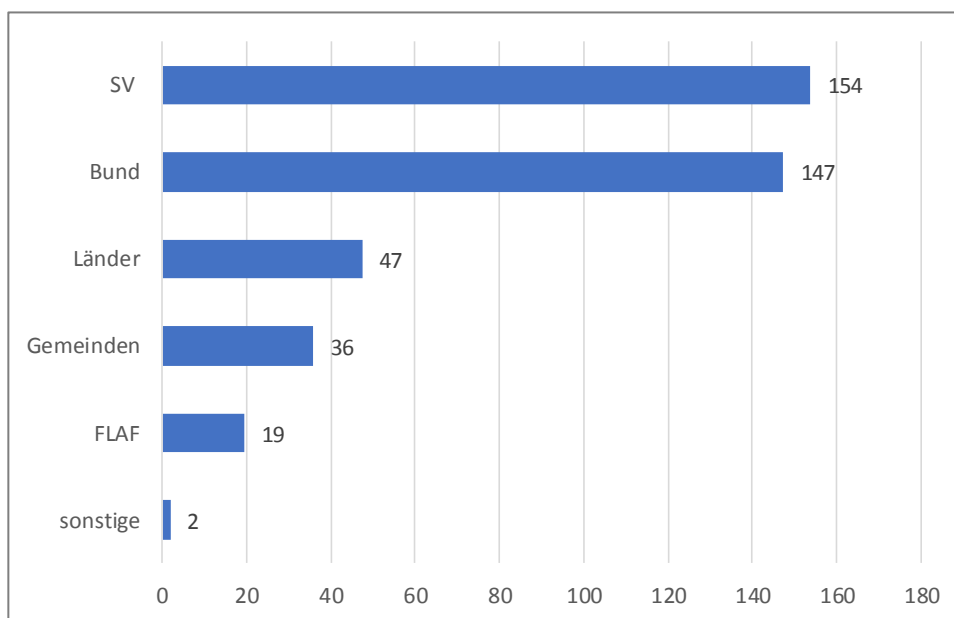
Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Niederösterreich insgesamt profitiert von der A5 Süd sehr stark. Der über die ersten 30 Jahre des Betriebs kumulierte Effekt auf das Bruttoinlandsprodukt beträgt etwa 380 Mio. EUR (+0,7 % bezogen

auf das Bruttoregionalprodukt von 2015) und die Beschäftigung ist im selben Zeitraum kumulativ um 2.000 Personen höher (+0,3 % bezogen auf den Beschäftigungsstand von 2015). Auf Österreich insgesamt bezogen belaufen sich die Effekte auf rund 970 Mio. EUR (+0,3 %) an zusätzlicher Wirtschaftsleistung und auf ein Plus von 4.820 Beschäftigten (+0,1 %).

In Abbildung 2 sind die fiskalischen Rückflüsse aufgrund zusätzlicher Beschäftigung und Wirtschaftsleistung ausgewiesen. Insgesamt entstehen in den ersten 30 Jahren des Betriebs rund 406 Mio. EUR an fiskalischen Rückflüssen. Hiervon entfällt mit 154 Mio. EUR der größte Teil auf die SV-Beiträge, gefolgt von Rückflüssen an den Bund in Höhe von 147 Mio. EUR, an die Länder (47 Mio. EUR) und die Gemeinden (36 Mio. EUR). Der Rest verteilt sich auf den FLAF, den Katastrophenfonds, EU-Abgaben sowie die Krankenanstaltenfinanzierung.

Abbildung 2: Fiskalische Effekte der A5 (südlicher Teil)



Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Da die Bau- und Finanzierungskosten der Errichtung der A5 in Höhe von 933 Mio. EUR laut Bonaventura Straßenerrichtungs-GmbH ein Barwert für das Jahr 2006 darstellen, müssen diese zunächst in einen Barwert für das Jahr 2015 umgewandelt werden, damit die Kosten mit den fiskalischen Rückflüssen verglichen werden können. Auf Basis des verwendeten Diskontsatzes von 2,5 % entsprechen die 933 Mio. EUR einem Barwert 2015 von 1.164 Mio. EUR. Im Verhältnis zu den fiskalischen Kosten betragen die steuerlichen Rückflüsse aufgrund der untersuchten infrastrukturellen Maßnahmen mit Bezug auf die A5 (Südteil) rund 410 Mio. EUR somit rund 35 %.

3.3. A5 nördlicher Teil

3.3.1. Infrastrukturelle Maßnahme

Im Hinblick auf die hier vorgenommene Bewertung von infrastrukturellen Maßnahmen wird der nördliche Teil der A5 in zwei Teilabschnitte unterteilt. Der südlichere Teil der A5 Nord befindet sich zwischen Schrick und Poysbrunn. Mit der Errichtung dieses Abschnittes wurde im April 2015 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte Anfang Dezember 2017. Die Baukosten dieses Abschnittes werden laut ASFINAG mit 283 Mio. EUR beziffert.

Der nördlichere Teil der A5 Nord umfasst die Umfahrung Drasenhofen und bedeutet die Verlängerung der A5 bis zur Staatsgrenze. Dieser Teil soll im Winter 2017/18 begonnen werden und bis 2019 fertiggestellt sein. Im vorliegenden Bericht wird von einer Inbetriebnahme Anfang 2020 ausgegangen. Die Baukosten dieses Abschnittes werden mit 50 Mio. EUR⁴ beziffert. Damit belaufen sich die Baukosten der A5 Nord auf insgesamt 313 Mio. EUR.

3.3.2. Ökonomische und fiskalische Effekte

Auf Basis von Daten des Amtes der NÖ Landesregierung wurden die Reisezeitersparnisse durch den Betrieb der A5 (Nordteil) für alle Regionen des Modells festgelegt. Da die in den vergangenen Jahren feststellbaren Stauzeiten in und um Poysdorf zum Teil bedeutend waren, wurde in diesem Fall zwischen den Reisezeitersparnissen im unbelasteten Netz und im belasteten Netz unterschieden.

Ökonomische und fiskalische Effekte des A5 Nord-Ausbaus im unbelasteten Netz

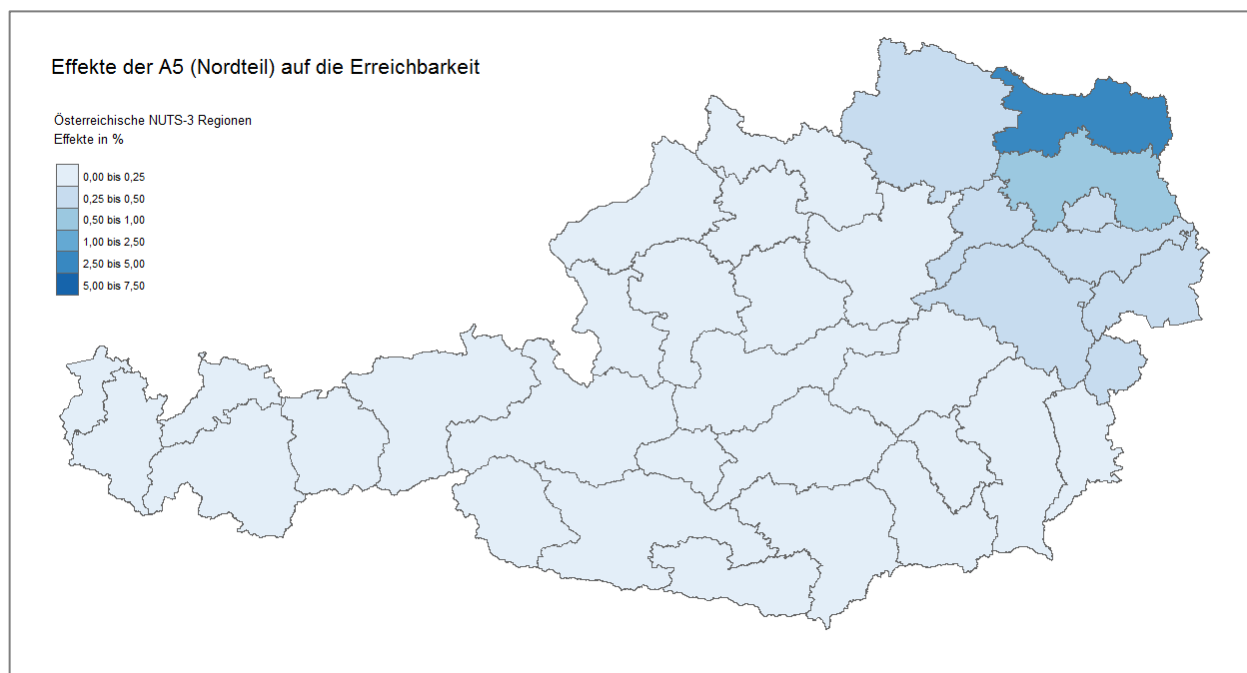
Die sich für den Erreichbarkeitsindikator ergebenden Verbesserungen in österreichischen NUTS-3 Regionen sind für die Verbesserungen im unbelasteten Netz in Abbildung 3 dargestellt.

Die größten Effekte sind im nördlichen Weinviertel feststellbar. Für diese Region verbessert sich der Erreichbarkeitsindikator mit 2,7% am stärksten. Dies bedeutet, dass das vom Weinviertel aus erreichbare Bruttoregionalprodukt durch den Ausbau der A5 (nördlicher Teil) um 2,7 % steigt. In zweiter Linie profitiert die Region Wiener Umland/Nordteil (+ 0,5 %), gefolgt von den anderen Regionen Niederösterreichs sowie Wien.

Im unbelasteten Netz profitiert das nördliche Weinviertel durch den Ausbau der A5 Nord besonders stark. Das BRP fällt in den ersten 30 Jahren des Betriebs um 1,1 % bzw. 27 Mio. EUR (Barwert 2015) höher aus als ohne diese Infrastrukturmaßnahme. Das Wiener Umland/ Nordteil profitiert in Höhe von 0,1 % bzw. 16 Mio. EUR.

⁴ <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/a-5-nordweinviertel-autobahn-schrick-bis-poysbrunn-und-umfahrung-drasenhofen/>

Abbildung 3: Effekte der A5 (nördlicher Teil) auf die Erreichbarkeit



Quelle: Statistik Austria, EcoAustria.

Für Niederösterreich insgesamt ergibt sich durch den Ausbau der A5 Nord ein kumulierter BRP-Effekt in Höhe von 88 Mio. EUR bzw. 0,2 %. Damit verbunden fällt die Beschäftigung in Niederösterreich um etwa 580 Personen höher aus als ohne A5 Nord-Ausbau. Das entspricht einem Plus von 0,1 %.

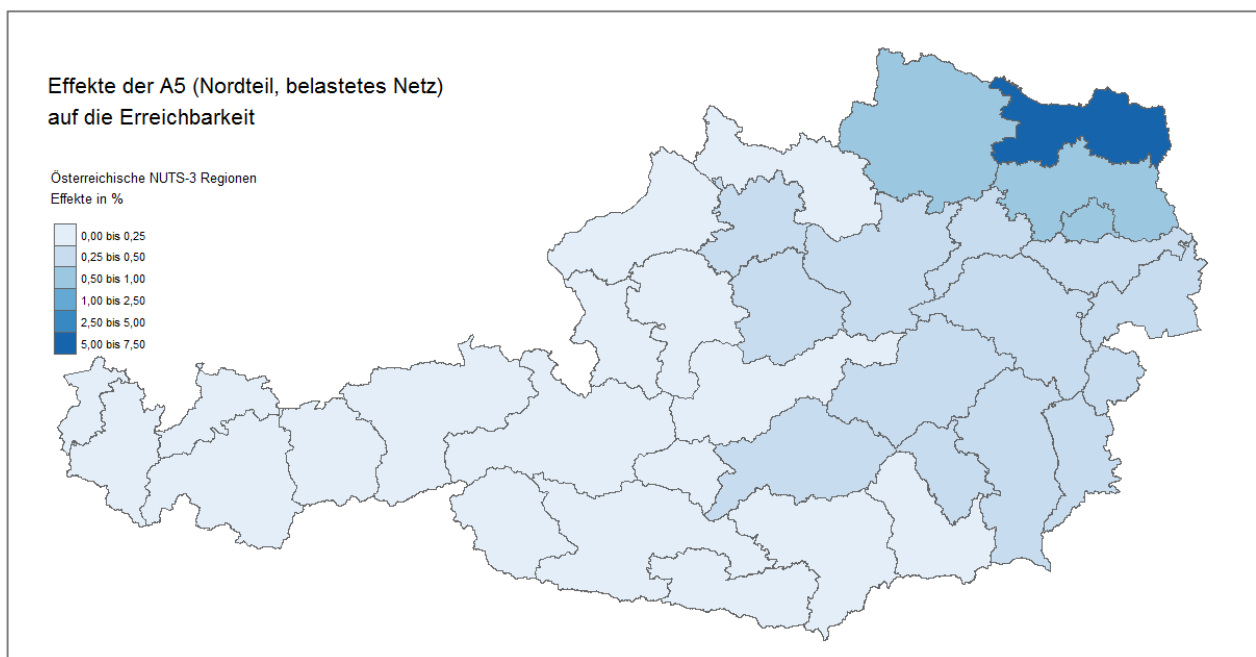
Österreichweit belaufen sich die kumulierten BIP-Effekte auf 309 Mio. EUR bzw. 0,1 %. Die Beschäftigung fällt durch den A5 Nord-Ausbau in den nächsten 30 Jahren kumuliert um 1.870 Personen höher aus als ohne diese Infrastrukturmaßnahme.

Mit den ökonomischen Effekten verbunden sind fiskalische Rückflüsse. Ohne Berücksichtigung der beobachteten Verkehrsbelastung entfällt mit rund 33 Mio. EUR der Großteil auf die SV-Abgaben, gefolgt von rund 32 Mio. EUR an Bundeseinnahmen, 10 Mio. EUR an Flüssen an die Länder, 8 Mio. EUR an die Gemeinden und 4 Mio. EUR an den FLAF. Insgesamt belaufen sich die fiskalischen Rückflüsse aufgrund des A5 Nord-Ausbaus auf 87 EUR. Verglichen mit Baukosten in Höhe von 313 Mio. EUR ergibt sich eine fiskalische Rückflussquote von 28 %.

Ökonomische und fiskalische Effekte des A5 Nord-Ausbaus im belasteten Netz

Die sich für den Erreichbarkeitsindikator ergebenden Verbesserungen in österreichischen NUTS-3 Regionen sind für die Verbesserungen im belasteten Netz in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Effekte der A5 (nördlicher Teil, belastetes Netz) auf die Erreichbarkeit



Quelle: Statistik Austria, EcoAustria.

Wiederum ergeben sich die größten Effekte im nördlichen Weinviertel. Für diese Region verbessert sich der Erreichbarkeitsindikator mit 6,7% am stärksten. Dies bedeutet, dass das vom Weinviertel aus erreichbare Bruttoregionalprodukt durch den Ausbau der A5 (nördlicher Teil) unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung um 6,7 % steigt. In zweiter Linie profitieren die Region Wiener Umland/Nordteil (+ 0,85 %) sowie das Waldviertel (+0,53 %), gefolgt von den anderen Regionen Niederösterreichs sowie Wien.

Die wesentliche Verbesserung der Standortqualität ergibt sich im Falle der A5 aus der besseren Anbindung an tschechische Regionen, wovon auch ein Großteil niederösterreichischer Regionen und Wien profitieren, aber auch oberösterreichischer und steirischer. Somit sollte die Betrachtung nicht strikt zwischen Nord- und Südteil differenzieren, da diese Unterteilung eher historischen Umständen geschuldet ist. Die gesonderte Betrachtung zeigt jedoch die Problematik der noch ausstehenden Anbindung an das hochrangige tschechische Straßennetz auf. Mit dieser Anbindung wären die Effekte auf jeden Fall höher.

Da die in den vergangenen Jahren feststellbaren Stauzeiten in und um Poysdorf zum Teil bedeutend waren, sind die Effekte des A5 Nord-Ausbaus im belasteten Netz von besonderer Bedeutung. Im belasteten Netz fällt das BRP im nördliche Weinviertel 66 Mio. EUR oder 2,7 % höher aus als ohne A5 Ausbau. Das Wiener Umland/ Nordteil profitiert in Höhe von 28 Mio. EUR oder 0,2 %. Die Effekte fallen im Vergleich um unbelasteten Netz etwa doppelt so hoch aus.

Für Niederösterreich insgesamt ergibt sich im belasteten Netz ein über die Nutzungsdauer von 30 Jahren kumulierter BRP-Effekt in Höhe von 170 Mio. EUR bzw. 0,4 %. Die Beschäftigung fällt um 1.150 Personen bzw. 0,2 % höher aus, als es ohne den Ausbau der A5 Nord der Fall gewesen wäre. Österreichweit belaufen sich die kumulierten BIP-Effekte auf rund 550 Mio. EUR bzw. 0,2 %. Die Beschäftigung fällt durch den A5 Nord-Ausbau um 3.350 Personen höher aus als ohne diese Infrastrukturmaßnahme.

Betrachtet man die Ergebnisse basierend auf Zeitgewinne mit Berücksichtigung der beobachteten Verkehrsbelastung so bleibt die Struktur des steuerlichen Rückflusses erhalten, die Werte steigen jedoch beträchtlich. So werden 26 Mio. EUR an SV-Beiträgen lukriert, zusätzlich fließen 24 Mio. EUR an den Bund, 8 Mio. an die Länder, 6 Mio. EUR an die Gemeinden und 3 Mio. EUR an den FLAF. Insgesamt belaufen sich die fiskalischen Rückflüsse nun auf 154 Mio. Euro. Verglichen mit Baukosten in Höhe von 313 Mio. EUR ergibt sich im realistischen Szenario mit belastetem Netz eine fiskalische Rückflussquote von 46 %.

Die ökonomischen Effekte des Ausbaus der A5 Nord sind übersichtsartig in Tabelle 3 dargestellt.

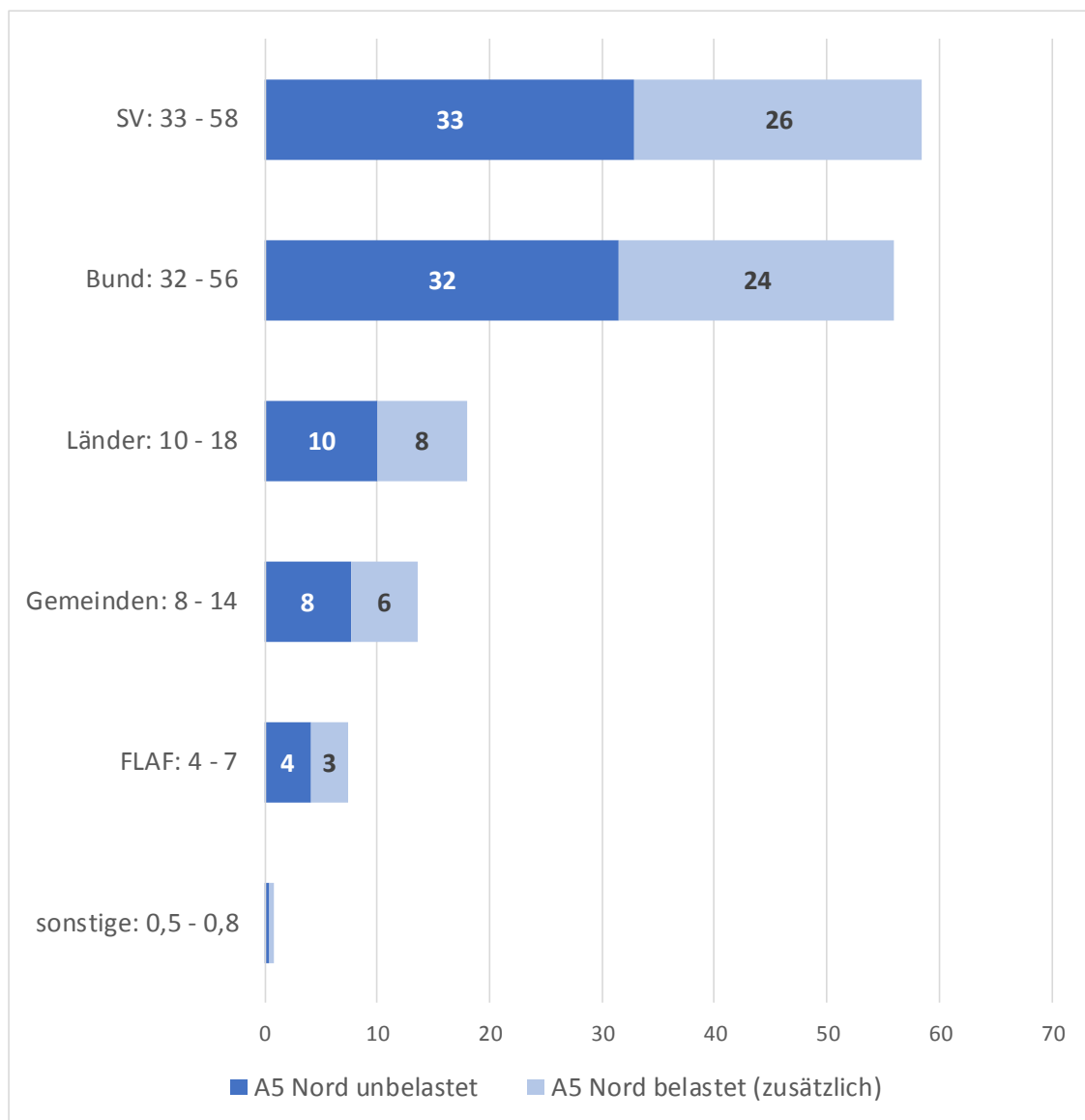
Tabelle 3: Effekte der A5 (Nordteil), 30 Jahre Betrieb

Netzzustand	Region	BIP-Effekt		Beschäftigungs-Effekt	
		Mio. EUR	%	Anzahl	%
unbelastet	Niederösterreich	88	0,2%	584	0,1%
	Weinviertel	27	1,1%	198	0,5%
	Wiener Umland/Nordteil	16	0,1%	89	0,1%
	Österreich	309	0,1%	1.868	0,04%
belastet	Niederösterreich	170	0,3%	1.149	0,2%
	Weinviertel	66	2,7%	493	1,2%
	Wiener Umland/Nordteil	28	0,2%	152	0,1%
	Österreich	549	0,2%	3.347	0,07%

Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Die fiskalischen Rückflüsse durch den A5 Nord-Ausbau sind in Abbildung 5 dargestellt.

Abbildung 5: Fiskalische Effekte der A5 (nördlicher Teil)



Quelle: EcoAustria Berechnungen.

3.4. Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr 2007 bis 2017

3.4.1. Infrastrukturelle Maßnahmen

Im Unterschied zu Maßnahmen im Bereich Straße hängt die Wirkung der neuen Infrastruktur im öffentlichen Verkehr von der Umsetzung im Fahrbetrieb (z.B. im Fahrplan) ab. Aus diesem Grund wurden die Fahrzeitverbesserungen auf Basis der Fahrpläne des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) für die jeweiligen Jahre bestimmt.

Die bewerteten Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, die das Weinviertel betreffen, sind nicht auf das Weinviertel beschränkt, bedeuten aber relativ starke Verbesserungen für Orte im Weinviertel. Diese sind im Speziellen:

Tabelle 4: Größere Maßnahmen im öffentlichen Verkehr mit Relevanz für das Weinviertel

Maßnahme	Fahrplan
Inbetriebnahme der Neubaustrecke St. Pölten – Wien	2013
Eröffnung der Verbindung Wien Hauptbahnhof - Flughafen Wien Schwechat	2015
Inbetriebnahme des Wiener Hauptbahnhofs	2016
Führung der Fernverkehrszüge direkt vom Tullnerfeld nach Meidling geführt und nicht mehr zum Westbahnhof	2016

Quelle: VOR, EcoAustria.

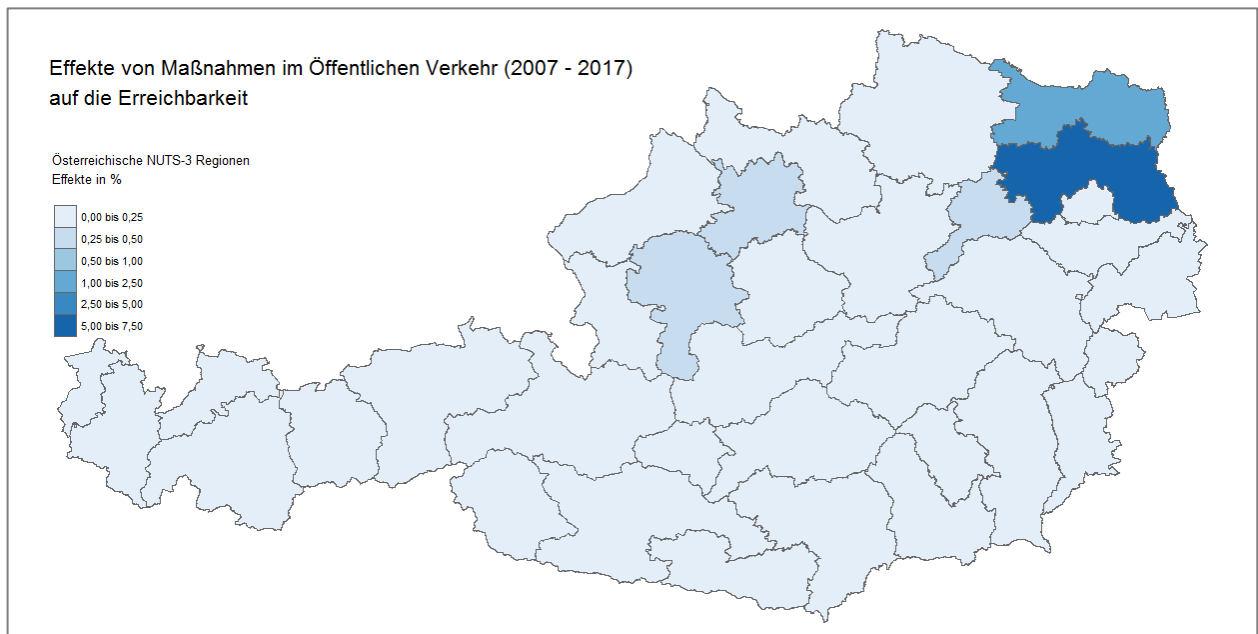
In der Untersuchung wurde nur die Wirkung der Veränderung der Erreichbarkeit in Bezug auf das Weinviertel untersucht. Andere Wirkungen, wie z.B. die Verkürzung der Reisezeit zwischen St. Pölten und dem Flughafen Wien, wurden nicht berücksichtigt.

Nicht in der Tabelle ausgewiesen sind kleinere Adaptionen an der Infrastruktur im Weinviertel selbst. Diese sind jedoch mitberücksichtigt, sofern sie Auswirkungen auf den Fahrplan haben. Da die Effekte der hier betrachteten Maßnahmen jedoch weit über das Weinviertel hinausgehen, können keine dem Weinviertel spezifisch zurechenbare Kosten ermittelt werden.

3.4.2. Ökonomische und fiskalische Effekte

Mit dem Betrieb der neuen Infrastruktur sind zum Teil wesentliche Reisezeitverkürzungen verbunden. Die Effekte der bewerteten Maßnahmen auf den Erreichbarkeitsindikator sind in Abbildung 6 ausgewiesen. Es ist klar ersichtlich, dass die Maßnahmen vor allem die Erreichbarkeitsindikatoren des südlichen und in zweiter Linie nördlichen Weinviertels betreffen. Aufgrund der durchaus beträchtlichen Fahrzeitverbesserungen in Richtung Westen profitieren auch die Regionen St. Pölten in Niederösterreich sowie Linz-Wels und das Traunviertel in Oberösterreich. Auch für die übrigen österreichischen Regionen sind noch Erreichbarkeitsverbesserungen feststellbar. Diese sind aber relativ klein und betragen max. 0,25 %.

Abbildung 6: Effekte der Maßnahmen im öffentlichen Verkehr auf die Erreichbarkeit



Quelle: Statistik Austria, EcoAustria.

Die zusätzliche Wirtschaftsleistung aufgrund der Aufwertung der Standorte ist auf unterschiedlicher regionaler Ebene in Tabelle 4 dargestellt. Auch hier sind positive Effekte im Weinviertel verortbar. Die größeren Effekte können jedoch im südlichen Weinviertel (Wiener Umland/Nordteil) beobachtet werden, mit einem über die ersten 30 Jahre des Betriebs kumulierten BRP-Effekt in Höhe von etwa 230 Mio. EUR bzw. 2,7 %, in zweiter Linie profitiert das nördliche Weinviertel mit einem BRP-Effekt in Höhe von 12 Mio. EUR bzw. 0,5 %.

Tabelle 5: Effekte der Maßnahmen im öffentlichen Verkehr, Betriebsdauer: 30 Jahre

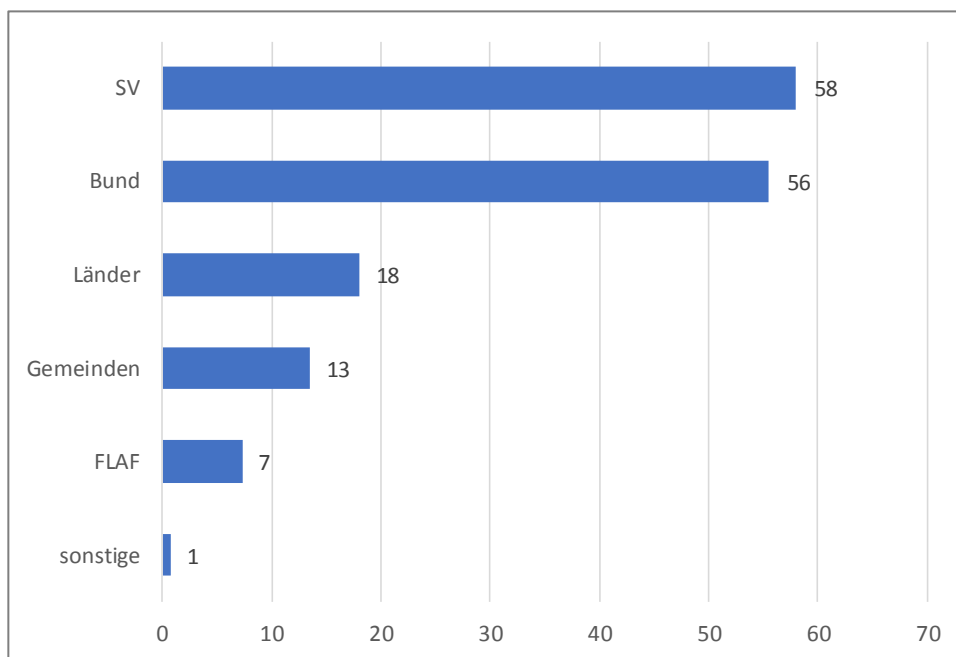
Region	BIP-Effekt		Beschäftigungseffekt	
	Mio. EUR	%	Anzahl	%
Niederösterreich	257	0,5%	1.815	0,2%
Weinviertel	12	0,5%	109	0,3%
Wiener Umland/Nordteil	234	2,7%	1.615	1,4%
Österreich	332	0,1%	2.327	0,10%

Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Niederösterreich insgesamt profitiert mit einer kumulierten Steigerung des Bruttoregionalprodukts in Höhe von rund 260 Mio. EUR bzw. + 0,5 % und einem über die ersten 30 Jahre des Betriebs kumulierten Beschäftigungseffekt von 1.815 Personen oder 0,2 %.

Auf Basis dieser erhöhten wirtschaftlichen Aktivität wurden auch die fiskalischen Effekte ermittelt. Diese belaufen sich auf insgesamt rund 150 Mio. EUR und sind strukturell in Abbildung 7 ausgewiesen.

Abbildung 7: Fiskalische Effekte der Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr



Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Mit rund 58 Mio. EUR entfällt der größte Teil auf Sozialversicherungsabgaben, gefolgt von Bundeseinnahmen in Höhe von 56 Mio. EUR, Landeseinnahmen in Höhe von 18 Mio. EUR, Gemeindeeinnahmen im Ausmaß von 13 Mio. EUR sowie Einnahmen für den FLAF von rund 7 Mio. EUR.

3.5. Gesamtbetrachtung

3.5.1. Gesamteffekte der Infrastrukturmaßnahmen

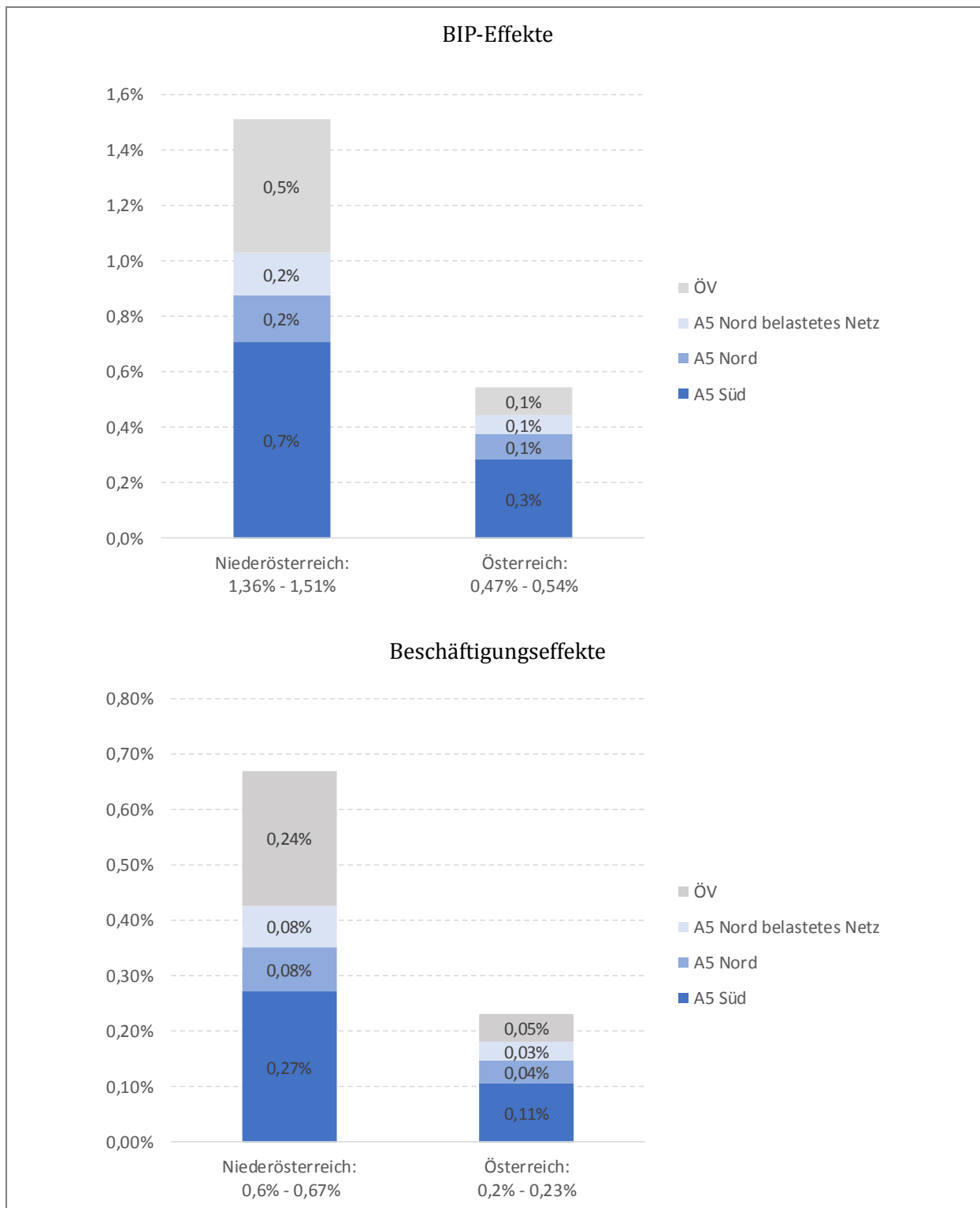
Insgesamt betrachtet entfalten die in dieser Studie betrachteten Maßnahmen eine große Wirkung auf die Standortqualität niederösterreichischer Regionen, und hier vor allem auf das Weinviertel. Darüber hinaus sind auch Auswirkungen für andere Regionen in Österreich festzustellen und damit auf Österreich insgesamt.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit wirkt sich positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Wie in Abbildung 8 (obere Grafik) ersichtlich, entfallen große Effekte auf niederösterreichische Regionen. Niederösterreich profitiert über die ersten 30 Jahre des Betriebs mit einem kumulierten BRP-Effekt in Höhe von insgesamt 720 Mio. EUR oder 1,4 % des niederösterreichischen BRP von 2015. Berücksichtigt man die tatsächliche Belastung im Verkehrsnetz im Falle der A5 (Nordteil), so fallen diese Effekte mit 810 Mio. EUR bzw. 1,5 % noch höher aus erhöhen.

Österreich profitiert über die nächsten 30 Jahre von einem zusätzlichem BIP in Höhe von 1.610 Mio. EUR bzw. 0,5 %. Unter Berücksichtigung der realistischeren Reisezeitgewinne durch die A5 Nord im belasteten Netz wird sogar ein zusätzliches BIP von 1.810 Mio. EUR erreicht.

Die untere Grafik in Abbildung 8 weist die Effekte auf die Beschäftigung aus. Auch hier ergeben sich kumuliert über die ersten 30 Jahre des Betriebs große Effekte für Niederösterreich. Im unbelasteten Verkehr führen die infrastrukturellen Maßnahmen zu einem Plus von 4.400 Beschäftigten bzw. 0,6 %. Österreichweit beläuft sich der Beschäftigungseffekt auf ca. 9.000 Beschäftigte. Im realistischen Szenario des belasteten Verkehrs fallen die Effekte größer aus. Für Niederösterreich kann mit 4.900 Beschäftigten bzw. 0,7 % mehr gerechnet werden. Österreichweit sind es 10.500 Beschäftigte bzw. 0,23 % mehr, als es ohne die Infrastrukturmaßnahmen der Fall gewesen wäre.

Abbildung 8: BIP- und Beschäftigungseffekte aller Maßnahmen, erste 30 Jahre Betrieb

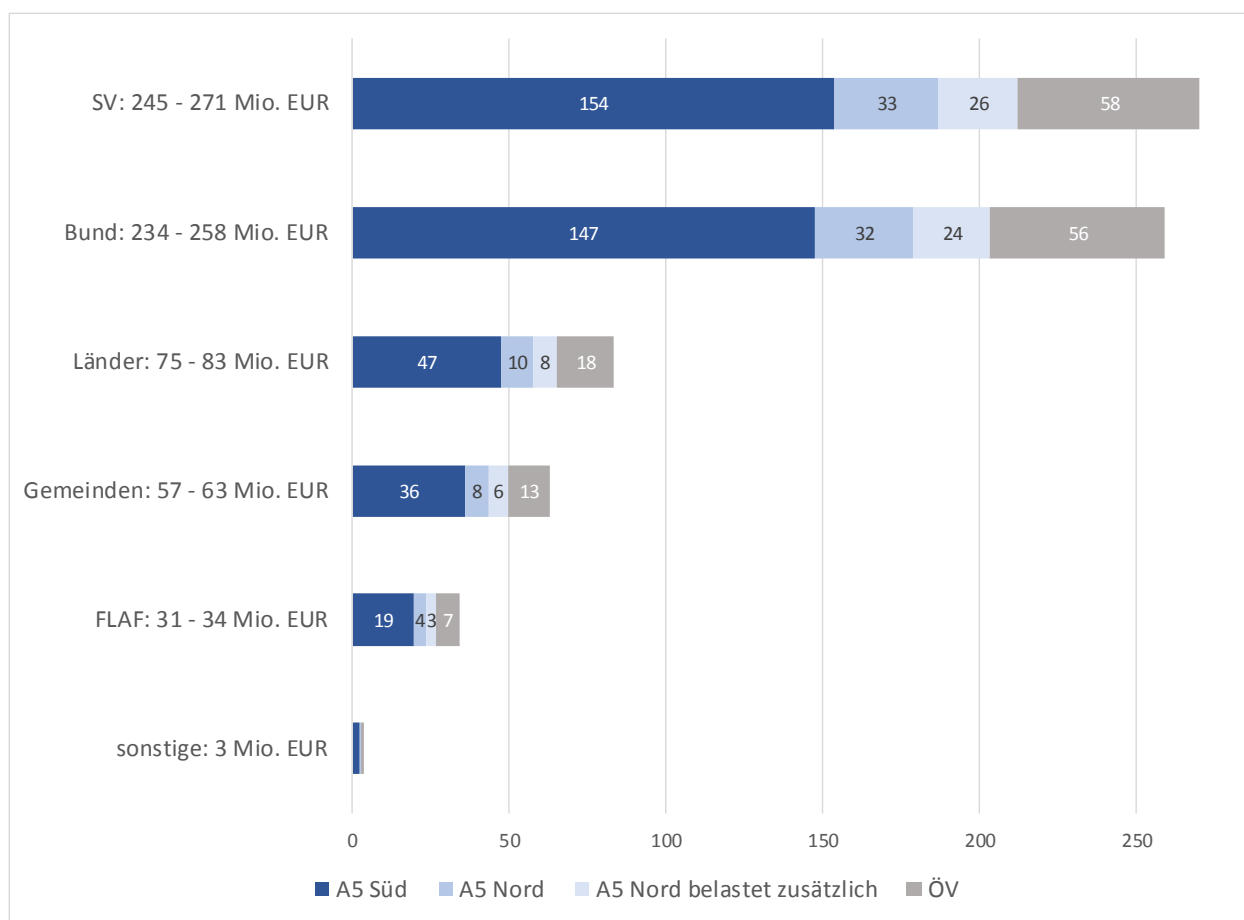


Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Die sich aus der zusätzlichen wirtschaftlichen Aktivität ergebenden fiskalischen Rückflüsse sind in Abbildung 9 ausgewiesen. Insgesamt wurden die Rückflüsse auf rund 650 Mio. EUR geschätzt. Davon entfällt mit 250 EUR der größte Teil auf die Sozialversicherungseinnahmen, gefolgt von 230 Mio. EUR Einnahmen für den Bund. Weitere 75 Mio. EUR entfallen auf fiskalische Rückflüsse an die Länder und 57 Mio. EUR auf die Gemeinden. Auf den FLAF entfallen schließlich rund 31 Mio. EUR, der Rest auf den Katastrophenfonds, EU-Abgaben und die Krankenanstaltsfinanzierung.

Berücksichtigt man die Reduktion der Reisezeiten im realistischeren Szenario des belasteten Verkehrsnetzes steigt dieser Wert auf bis zu 720 Mio. EUR. Davon entfallen 270 Mio. EUR auf Sozialversicherungseinnahmen, gefolgt von 260 Mio. EUR Einnahmen für den Bund, 83 Mio. EUR auf fiskalische Rückflüsse an die Länder und 63 Mio. EUR auf die Gemeinden. Auf den FLAF entfallen schließlich rund 34 Mio. EUR, der Rest – wie erwähnt auf den Katastrophenfonds, EU-Abgaben und die Krankenanstaltsfinanzierung.

Abbildung 9: Fiskalische Effekte aller Maßnahmen



Quelle: EcoAustria Berechnungen.

Literatur und weiterführende Quellen

- Aschauer, D. A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200.
- ASFINAG (2017), A5 Nord/Weinviertel Autobahn. Neubau Schrick – Staatsgrenze bei Drasenhofen. Url: https://www.asfinag.at/media/2135/a5_de-2_17.pdf.
- Banerjee, A., Duflo, E. and Qian, N. (2012), On the Road: Access to Transportation Infrastructure and Economic Growth in China. NBER Working Paper No. 17897. Issued in March 2012.
- Fedderson, Arne; Ahlfeldt, Gabriel (2011) : From Periphery to Core: Economic Adjustments to High Speed Rail, 51st Congress of the European Regional Science Association: "New Challenges for European Regions and Urban Areas in a Globalised World", 30 August - 3 September 2011, Barcelona, Spain.
- Fritz, O., Koren, M., Kribernegg, G., Riebesmeier, B., Schwarzbauer, W., Sellner, R., Spiegel, T., Streicher, G. (o.J.), Gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren. Grundlagen und Anwendungen von Bewertungsverfahren für Entscheidungsfindungen von Infrastrukturinvestitionsvorhaben. Url: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/download/bewertungsverfahren.pdf> , abgerufen am 28.06.2007.
- Nagl, P., Schwarzbauer, W. and Sellner, R. (2010), Überlegungen zu Methoden der Bewertung des Nutzens von Maßnahmen im Verkehr, *Zeitschrift für Verkehrswissenschaften* 81 (1), pp. 13 – 26.
- Polasek, W. and Schwarzbauer, W. (2009), Aggregate and Regional Economic Effects of New Railway Infrastructure, *Economics Series*, 242, Institute for Advanced Studies, Vienna.
- Polasek, W. and Schwarzbauer, W., (2006), Traffic Accessibility and the Effect on Firms and Population in 99 Austrian Regions, *Economics Series* 198, Institute for Advanced Studies.
- Schwarzbauer, W. and Grünstäudl, T. (2012), Assessing the economic and tax-revenue effects of the construction of the S8 Marchfeld Expressway in Austria, *Routes-Roads, Journal of the World Road Association* no. 356 (4th quarter), pp. 64 - 71.
- Schwarzbauer, W. und Weyerstraß, K. (2013), Ökonomische Effekte von Verkehrsinfrastruktur, *IHS Standpunkt* No. 6/2013