

1 Studien, Forschungsprojekte 2015

1.1 Volkswirtschaftliche Analyse der Investitionen in den Straßenbau in Oberösterreich: Straßeninfrastruktur-Investitionen, S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Umfahrung Lambach und Umfahrung Eferding. Wertschöpfungseffekte, Standortsicherung und Umweltwirkungen

In dieser Studie wird eine volkswirtschaftliche Analyse der Wertschöpfung der Straßenbauinvestitionen in Oberösterreich erstellt. Untersucht werden

- (1) das allgemeine Straßenbaubudget für Oberösterreich (Schwerpunkt Straßenbau),
- (2) die S10 Mühlviertler Schnellstraße (Hauptteil),
- (3) die Umfahrung Lambach und
- (4) die Umfahrung Eferding.

Ziel der Studie ist es, die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastrukturinvestitionen in Oberösterreich, insbesondere die des Straßenbaus, genauer zu beleuchten. Der Straßenbau in Oberösterreich hat bereits umfangreiche Geldströme in Oberösterreich ausgelöst und diese Geldströme induzieren volkswirtschaftliche Wertschöpfungseffekte, die in dieser Studie erfasst und dargestellt werden. Der Straßenbau löst, wie auch andere Infrastrukturinvestitionen, zunächst direkte Nachfrageeffekte aus, und zwar im Sinn von Vorleistungen von anderen Unternehmen (Zulieferer). Dadurch entstehen Unternehmer- und Lohneinkommen, die zumindest teilweise (re-) investiert und/oder konsumiert werden und dadurch den ursprünglichen Nachfrageimpuls verstärken. Für die Ermittlung der induzierten sekundären Wertschöpfungseffekte wird, wie in der Einleitung bereits erwähnt, ein ökonometrisch geschätztes dynamisches Simulationsmodell verwendet. Es werden so die Effekte auf das regionale BIP, die regionale Beschäftigung und das regionale Volkseinkommen als Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungsindikatoren ermittelt.

Die Investitionen in die oberösterreichische (Straßen-) Infrastruktur bewirken einen Impuls für die regionale Wirtschaft durch die zusätzliche Nachfrage, die durch den Bau entsteht. Die direkten ökonomischen Effekte resultieren aus den ökonomischen Interdependenzen zwischen dem Auftraggeber und den diversen Firmen als Auftragnehmer, die Arbeitskräfte beschäftigen und aus ihren Umsätzen Vorleistungen und Löhne und Gehälter (= Einkommen) bezahlen, die wieder zum Teil verausgabt werden und so in anderen Bereichen Umsätze (= Nachfrage) entstehen lassen. Diese Effekte werden in einem ökonometrisch geschätzten Modell zur Simulation der oberösterreichischen Volkswirtschaft berechnet. Die sog. Wertschöpfungseffekte für die oberösterreichische Wirtschaft sind als kumulierte Effekte zu interpretieren, da die Einnahmen- und Ausgabenrunden durch den Primärimpuls über die Zeit erfolgen.

In Tabelle 1.1 werden die regional wirksamen Geldflüsse durch die Straßenbauinvestitionen in Oberösterreich zusammengefasst, ausgehend von den effektiven Baukosten, von denen zwischen 60 bis 80% wiederum regional, d.h. in Oberösterreich, wirksam werden. Diese Ausgaben stellen zunächst direkte Einnahmen der beauftragten Firmen dar, die teilweise wieder investiert und/oder konsumiert werden und dadurch zusätzliche Wertschöpfung für Oberösterreich bringen.

Zwischen 2005 und 2015 wurden aus dem Landesbudget insgesamt rund 2 Mrd. Euro für den **(A) Straßenbau und -erhalt** in Oberösterreich aufgewendet. 1,7 Mrd. Euro können als „effektive“ Bauinvestitionen bezeichnet werden (ca. 90% des jährlichen Budgets ohne Bauhöfe und sonstige Einrichtungen). Davon sind nach konservativer Einschätzung zwischen 60-80% in Oberösterreich wertschöpfungswirksam. Der „Rest“ fließt in andere Bundesländer oder ins Ausland.

Über die 10-jährige Betrachtungsperiode von 2005 bis 2015 wurden in Oberösterreich insgesamt zwischen 1 - 1,4 Mrd. Euro wertschöpfungswirksam für die Straßeninfrastruktur investiert. In Summe ergibt sich daraus ein kumulierter Effekt für das regionale BIP in Oberösterreich von 1,4 bis 1,9 Mrd. Euro. Die öffentlichen Ausgaben im Straßenbau haben folglich zwischen 11.000 bis 14.700 Arbeitsplätze in diesem 10-jährigen Zeitraum geschaffen oder gesichert (kumuliert).

Im Durchschnitt wurden über die betrachteten 10 Jahre zwischen 95 und 126 Mio. Euro pro Jahr wertschöpfungswirksam für die oberösterreichische Straßeninfrastruktur aufgewendet. Dies wirkt sich im volkswirtschaftlichen Kreislauf mit durchschnittlich rund 130 bis 170 Mio. Euro auf das oberösterreichische BIP aus. In Beschäftigten ausgedrückt wurden bzw. werden dadurch laufend zwischen 1.000 und 1.300 Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert.

Die **(B) Investitionen in die S 10** wurden bzw. werden von der Asfinag geleistet. Die Investitionen in die S 10 wurden bzw. werden von der Asfinag geleistet. In Summe sind das rd. 900 Mio. Euro. Davon werden 750 Mio. Euro als „effektive“ Baukosten berücksichtigt (ohne Planungen, Projektmanagement, Grundeinlösen, u.ä.), von denen werden wiederum zwischen 60 und 80%, nämlich 450 bis 600 Mio. Euro, in Oberösterreich wertschöpfungswirksam. Diese ziehen volkswirtschaftliche Kreislaufeffekte i.H.v. rd. 600 bis 800 Mio. Euro kumuliert nach sich. In Summe wurden insgesamt 4.700 bis 6.300 Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert. Pro Jahr sind folglich zwischen 90 und 120 Mio. Euro in die oberösterreichische Wirtschaft geflossen. Das wirkt sich auf das oberösterreichische BIP mit durchschnittlich 120 bis 160 Mio. Euro pro Jahr aus. Über den Investitionszeitraum hinweg werden pro Jahr zwischen 940 bis 1.260 Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert (gerundet).

Die Bauinvestitionsaufwendungen in die **(C) Umfahrung Eferding** haben in Oberösterreich, nach konservativer Einschätzung, wertschöpfungswirksame

Aufwendungen zwischen 25,5 bis 34,1 Mio. Euro verursacht. Pro Baujahr wurden somit im Durchschnitt zwischen 6,4 und 8,5 Mio. Euro wertschöpfungswirksam. Auch diese Gelder sind zunächst direkt in die Wirtschaft geflossen und wurden dann z.T. wieder verausgabt. Diese Ausgaben haben einen kumulierten BIP-Effekt von 34,5 bis 46 Mio. Euro – das sind rd. 9 bis 12 Mio. Euro im Durchschnitt pro Jahr. In Arbeitsplätzen ausgedrückt wurden bzw. werden dadurch pro Investitionsjahr zwischen rund 70 und 90 Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert – kumuliert über die gesamte Investitionsperiode wurden zwischen 270 bis 360 Arbeitsplätze durch die Investitionen induziert.

Die **(D) Umfahrung Lambach** wird in Summe ca. 107 Mio. Euro kosten. Davon können zunächst ca. 90% als „effektive“ Baukosten veranschlagt werden, von denen wiederum ca. 60 – 80% tatsächlich wertschöpfungswirksam für Oberösterreich werden. Das bedeutet, dass diese Gelder tatsächlich Unternehmen in Oberösterreich zufließen, die diese wiederum verausgaben oder als Einkommen auszahlen und so weitere Nachfrageeffekte induzieren. Folglich flossen bzw. fließen zwischen 57,8 und 77 Mio. Euro in die oö Wirtschaft. Pro Jahr sind das rd. 13 bis 17 Mio. Euro, die in Oberösterreich wertschöpfungswirksam werden. Diese Einnahmen fließen z.T. wieder in den Wirtschaftskreislauf und verursachen weitere Einnahmen- Ausgabenrunden, sodass als Grenzwert mit einem Effekt auf das oberösterreichische BIP in Höhe von 78 bis 104 Mio. Euro (pro Jahr 17 bis 23 Mio. Euro) zu rechnen ist. Dadurch werden insgesamt zwischen 610 und 815 Arbeitsplätze (pro Jahr rd. 140 bis 180) geschaffen oder gesichert.

Tabelle 1.1: Übersicht über die volkswirtschaftlichen Effekte für Oberösterreich durch

- (a) das öö Straßenbaubudgets über 10 Jahre,
- (b) die Investitionen in die S 10,
- (c) die Investitionen in die Umfahrung Eferding und
- (d) die Investitionen in die Umfahrung Lambach,

im Durchschnitt und kumuliert.

Zeitraum	Wertschöpfungs- wirksame Aufwendungen in Oberösterreich		Volkswirtschaftliche Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte dargestellt am/an der					
			BIP Oberösterreich		Volkseinkommen Oberösterreich		Beschäftigung Oberösterreich	
	60%	80%	60%	80%	60%	80%	60%	80%
	in Mio. Euro							in VZÄ (gerundet)
(A) Investitionen in den "Straßenbau", 2005 bis 2015, kumulierte Effekte								
Durchschnitt über 10 Jahre	94,7	126,3	127,8	170,5	89,5	119,3	1.000	1.300
Land OÖ: 2005 - 2015	1.041,7	1.389,0	1.406,3	1.875,1	984,4	1.312,6	11.000	14.700
(B) Investitionen in die "S10 Mühlviertler Schnellstraße", 2011 bis 2015, kumulierte Effekte								
Durchschnitt über Bauzeit	89,6	119,5	121,0	161,3	84,7	112,9	940	1.260
S10 gesamt	448,0	597,3	604,8	806,4	423,4	564,5	4.730	6.280
(C) Investitionen in die "Umfahrung Eferding", 2012 bis 2016, kumulierte Effekte (ca. 4 J)								
Durchschnitt über Bauzeit	6,4	8,5	8,6	11,5	6,0	8,0	70	90
Umfahrung Eferding	25,5	34,1	34,5	46,0	24,1	32,2	270	360
(D) Investitionen in die "Umfahrung Lambach", 2012 bis 2016, kumulierte Effekte (4,5 J)								
Durchschnitt über Bauzeit	12,8	17,1	17,3	23,1	12,1	16,2	140	180
Umfahrung Lambach	57,8	77,0	78,0	104,0	54,6	72,8	610	815

Anmerkung: Multiplikatoreffekt gerundet, Beschäftigungseffekte gerundet.

Quelle: Eigene Berechnungen.