

ZUKUNFTSFÄHIGE STRASSENINFRASTRUKTUR - KOSTEN UND LÖSUNGEN FÜR BAUFÄLLIGE LANDES- UND GEMEINDESTRASSEN - 15. 4. 2016



Abschätzungen von regionalen Multiplikatorwirkungen im Zusammenhang mit der Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut

Dr. Dr. Josef Baum,

Wirtschaftsgeograph + Industrie-, Regional- und ökologischer Ökonom
Institut für Geographie und Regionalforschung, Universität Wien und
Institut für Ostasienwissenschaften, Universität Wien

www.josefbaum.at



Die Rahmenbedingungen zur Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut sind derzeit günstig

- deutlich **gesunkene Treibstoffpreise**
- durch **niedrige Inflation** werden potentielle Preiseffekte - die insgesamt im Promillebereich liegen - noch weniger spürbar
- **niedrige Zinskosten** begünstigen Investitionen, auch in die Mautinfrastruktur





Ausgangspunkt:

Angepeilte weitgehende **Zweckgebundenheit** einer flächendeckenden LKW-Maut für bauliche Straßenerhaltung

Aufgabe:

Bestimmung der ökonomischen Auswirkungen einer flächendeckenden LKW-Maut über die unmittelbare Sicherung der Straßenerhaltung hinaus - **eines regionalen Multiplikators**





Vier Effekte beim Regionalen Multiplikator

1. Direkte Effekte (etwa Beschäftigung durch Investitionen)
2. Indirekte Effekte - Nachfrage in vorgelagerten Branchen durch Zulieferungen
3. **Zusätzliches Einkommen** → Zusätzlicher Konsum
→ „kreislaufinduzierte Einkommenseffekte“
4. „Kreislaufinduzierte Investitionseffekte“



Regionaler Multiplikator



Multiplikatoreffekt ist umso höher

- je höher Konsumquote und
- je niedriger regionale Importquote

Für „öffentlichen Konsum“ in Österreich:

Kurzfristiger Beschäftigungsmultiplikator : 1,9

Langfristiger Beschäftigungsmultiplikator : 3,1

- D. i. Höchstwert im Vergleich mit anderen Konsum- und Investitionsarten (Kurzmann-Gstinig, 2012)



Haavelmo- Theorem

Beleuchtet signifikant **unterschiedliche Dimensionen der (negativen) Multiplikatoren für Steuern und (positiver) Multiplikatoren für öffentliche Investitionen**

(Nobelpreisträger) Haavelmo:

- warum Staatsausgabenmultiplikator deutlich größer als Steuermultiplikator
- Bei bestimmten Bedingungen und Grenzen: erhöhtes Steueraufkommen hat durch Mehraufkommen bei staatlichen Käufen insgesamt expansive Wirkung

Wichtige Bedingung HIER: **niedrige regionale Importquote**





Methodisches Vorgehen bei der Berechnung des Regionalen Multiplikators

- Werte für (regionale) Multiplikatoren für Tiefbauinvestitionen aus der Literatur
- Durch Befragungen bei regionalen Tiefbauunternehmen auf Plausibilität geprüft und angepasst
- **Wesentlich: weitestgehende regionale Inzidenz der Aufträge der baulichen Straßenerhaltung**



„Dualer Sektor“ bei baulichen Straßenerhaltung in Österreich



- Ein Teil innerhalb der **öffentlichen Straßenbauverwaltung**: vor allem kleinere arbeitsintensivere Arbeiten
- Ein zweiter Teil wird ausgeschrieben und von **privaten Firmen** abgewickelt, wobei allerdings Beschäftigte der Straßenbauverwaltung dabei wieder Vor-, Neben-, Aufsichts- und Nacharbeiten machen.





Regionale Tiefbaufirmen → stark von öffentlichen Aufträgen abhängig

Frächter kooperieren oft mit regionalen Tiefbaufirmen → diese sind

- von der flächendeckenden LKW-Maut signifikant betroffen
- andererseits **durch Zweckwidmung über** sicher verfügbarer Mittel für bauliche Straßenerhaltung **auch positiv tangiert**





Berechnung des Regionalen Multiplikators

Einfacher (kurzfristiger) **Multiplikator** =
Verhältnis von direkten Effekten zu indirekten
Effekten (Vorleistungen bzw. Zulieferungen) - bei
Arbeitsplätzen oder anderen Kenngrößen

Der **erweiterte Multiplikator** setzt auch die Effekte
aus dem Einkommens- und Investitionskreislauf in
Relation zu den direkten Effekten





Ergebnis:

Einfache und erweiterte Multiplikatoren für bauliche Erhaltung der Landesstraßen in peripheren Regionen - berechnet in Vollzeitäquivalentarbeitsplätzen:

Einfacher Multiplikator	→	1,4
Erweiterter Multiplikator	→	1,95

1,95 besagt: durch jeden Arbeitsplatz über Aufträge für bauliche Straßenerhaltung wird (fast) ein ganzer weiterer in der Region gesichert

(vorsichtig abgeschätzt)





**Bei einer (flächendeckenden) LKW-Maut von
35 Cent pro Kilometer:**

**Folgende Mittel in den bzw. für die Regionen
(bei regionaler Zweckbindung der
zusätzlichen Einnahmen):**

Südburgenland	→	7.485.000 €
Waldviertel	→	25.240.000 €
Kärnten	→	46.962.000 €





Ergebnis:

Einfache und erweiterte Multiplikatoren für bauliche Erhaltung der Landesstraßen in peripheren Regionen - berechnet in Vollzeitäquivalentarbeitsplätzen:

Gesicherte regionale Arbeitsplätze insgesamt über eine erweiterte Multiplikatorwirkung

- bei Zweckbindung der zusätzlichen Mittel aus der flächendeckenden LKW-Maut für die bauliche Straßenerhaltung in der Aufkommens-Region:

Südburgenland	→	135
Waldviertel	→	450
Kärnten	→	850



Finanzierungsprobleme und Unsicherheiten für bauliche Straßenerhaltung (1)

- **Öffentliche Investitionen verstärkt unter Druck** seit Finanzkrise und „Stabilitätspakt“
- **wirtschaftliche Entwicklung** global, in EU und in Österreich **zunehmend volatil** → Unsicherheit auch bei Staatseinnahmen
- **Rahmenbedingungen** für Bundesländer wahrscheinlich **nach unten zu korrigieren**



Finanzierungsprobleme und Unsicherheiten für bauliche Straßenerhaltung (2)

- **Effekt** durch **Steuerreform AB 2016** für Bundesländeranteile (Gegenfinanzierungen großteils offen)
- Länderausgaben für bauliche Straßenerhaltung sind großteils „**Ermessensausgaben**“ – **prioritär** von **Kürzung** betroffen
- **Kärnten**: extremes Szenario nicht ausgeschlossen – schon jetzt weniger als Hälfte für bauliche Straßenerhaltung als früher
- Crash-Szenario in Kärnten hätte **Rückwirkungen** auf andere Bundesländer



Finanzierungsprobleme und Unsicherheiten für bauliche Straßenerhaltung (3)

Unter diesen Rahmenbedingungen:

**Bundesgesetzliche Zweckwidmung aus der
Ausweitung einer bestehenden Abgabe**



**Stabilisierende Funktion bei den öffentlichen
Investitionen der baulichen Straßenerhaltung**



Danke für die Aufmerksamkeit!

Ergänzungen → siehe Anlage

Kassandra-artige Studie vor der Einführung der LKW-Maut auf hochrangigen Straßen erwies sich als unbegründet

- Keine der damaligen Prognosen eingetroffen
- Derzeitige Argumentation gegen flächendeckende LKW-Maut beruht auf Update der damaligen (Kassandra-)Studie
- Fokus liegt jetzt auf vermeintlich negativen Preis- und Arbeitsplatzeffekten in (peripheren) Regionen



Budgetäre Ausgaben für Straßen für

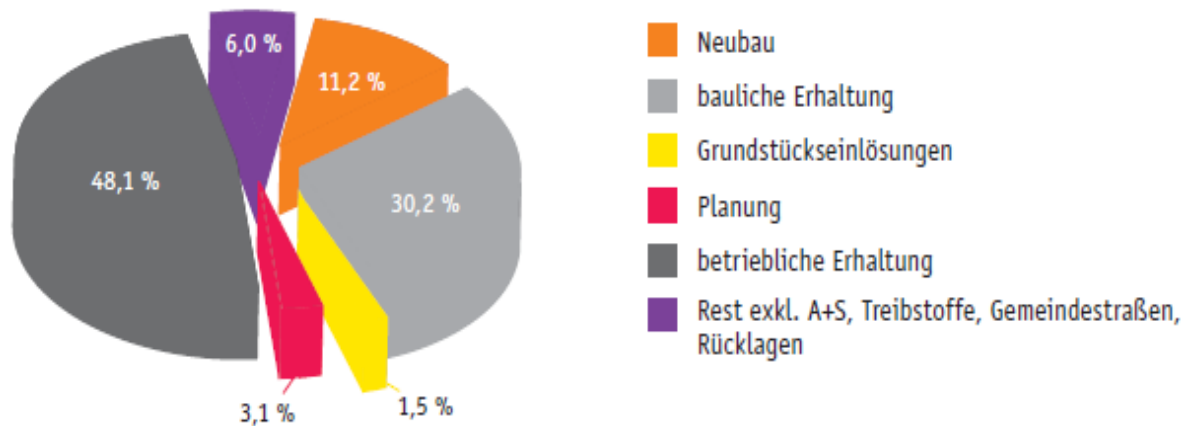
- betriebliche Erhaltung,
- bauliche Erhaltung und
- Neubau

Allerdings fließende Übergänge und statistische Unschärfen!



Unterschiedliche Relationen Neubau- bauliche Erhaltung:

Durchschnittliche Aufteilung der Landesbudgetmittel
für Straßen im **Burgenland** 2002 bis 2011



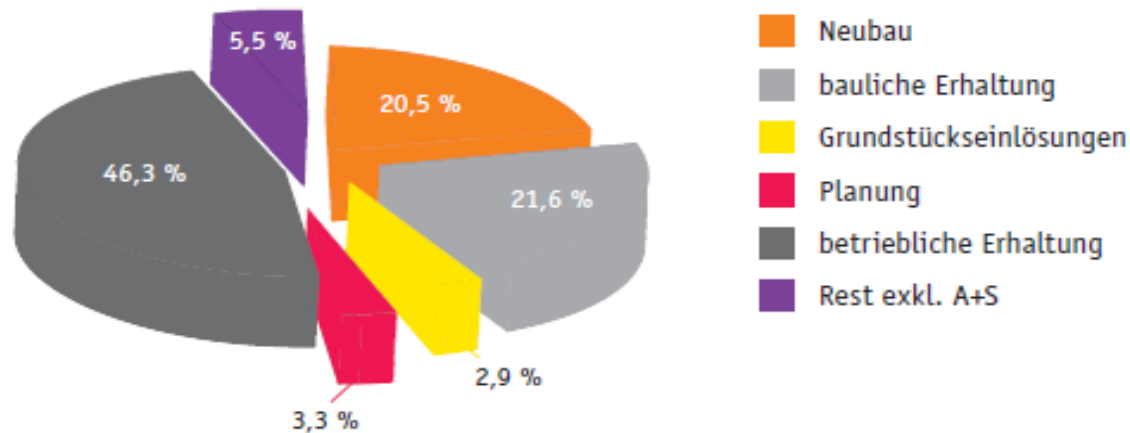
A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung; Darstellung RH



Unterschiedliche Relationen Neubau- bauliche Erhaltung:

Durchschnittliche Aufteilung der Landesbudgetmittel
für Straßen in der **Steiermark** 2002 bis 2011



A+S: Autobahnen und Schnellstraßen

Quelle: Amt der Steiermärkischen Landesregierung; Darstellung RH

