

# DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES ÖSTERREICHISCHEN STRASSENNETZES

GSV-Forum am 5. Oktober 2022  
„Backbone Straße – Gegenwart und Zukunft“



# Einleitung

---

Die Straße ist ein zentraler Produktionsfaktor für arbeitsteiliges Wirtschaften in Österreich. Sie ermöglicht

- Individualmobilität
- Güterverkehr
- Fahrgasttransport

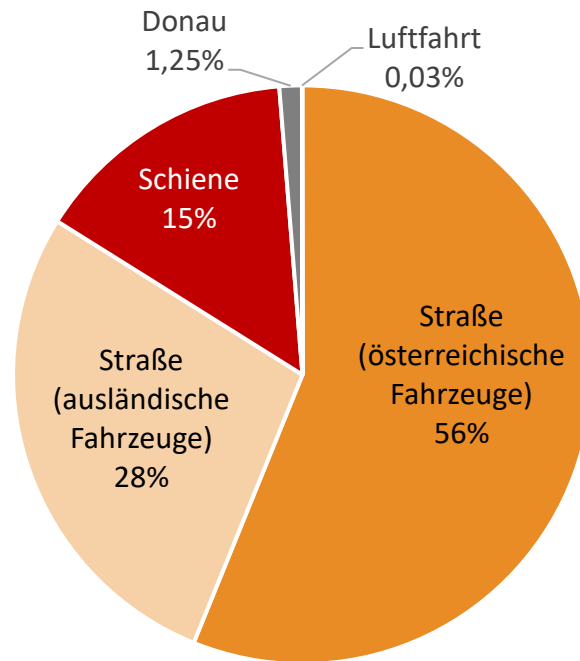
Im Mittelpunkt der Analyse steht die Bedeutung der Straße für die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Standorts.



# Modal Split Güterverkehr in Österreich (2020)

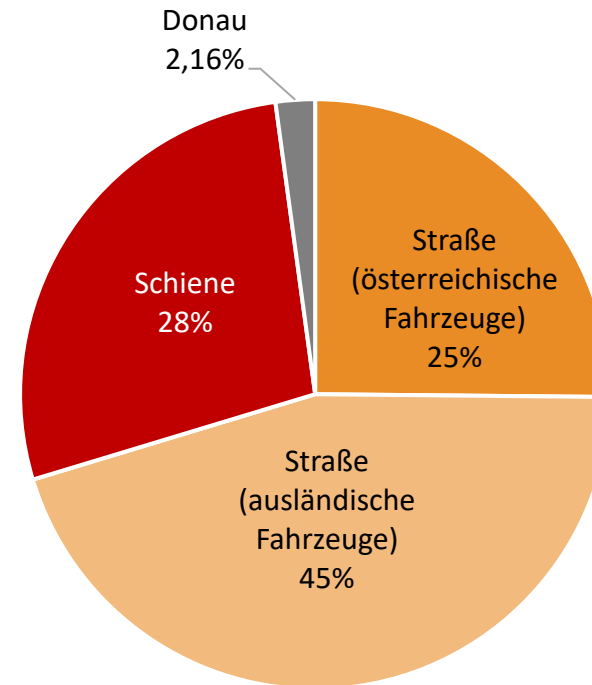
(ohne Rohrleitungen)

### Transportaufkommen in Tonnen



Straßenanteil: 83,9%

### Transportleistung in Tonnenkilometern



Straßenanteil: 70,3%

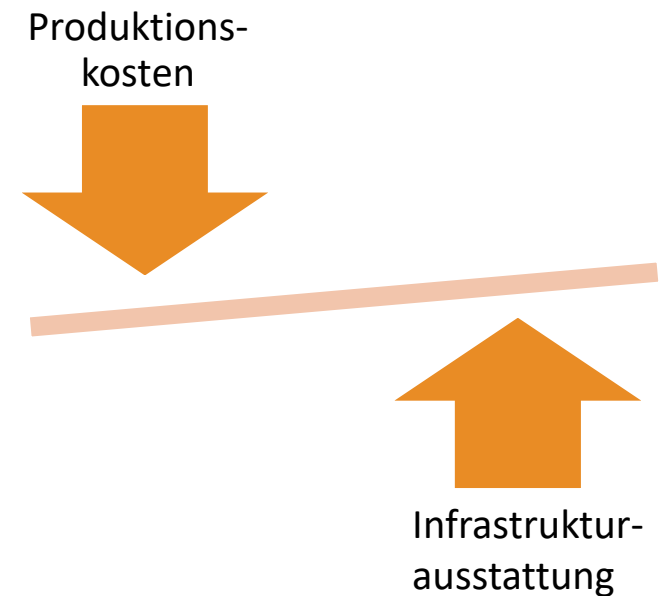
Die Straße ist der bedeutendste Verkehrsträger in Österreich.

# Methodik

---

- **Grundidee:** Öffentliche Infrastruktur senkt die Kosten privater und öffentlicher Unternehmen durch die Einsparung von Produktionsfaktoren bzw. eine effizientere Kombination von Produktionsfaktoren.

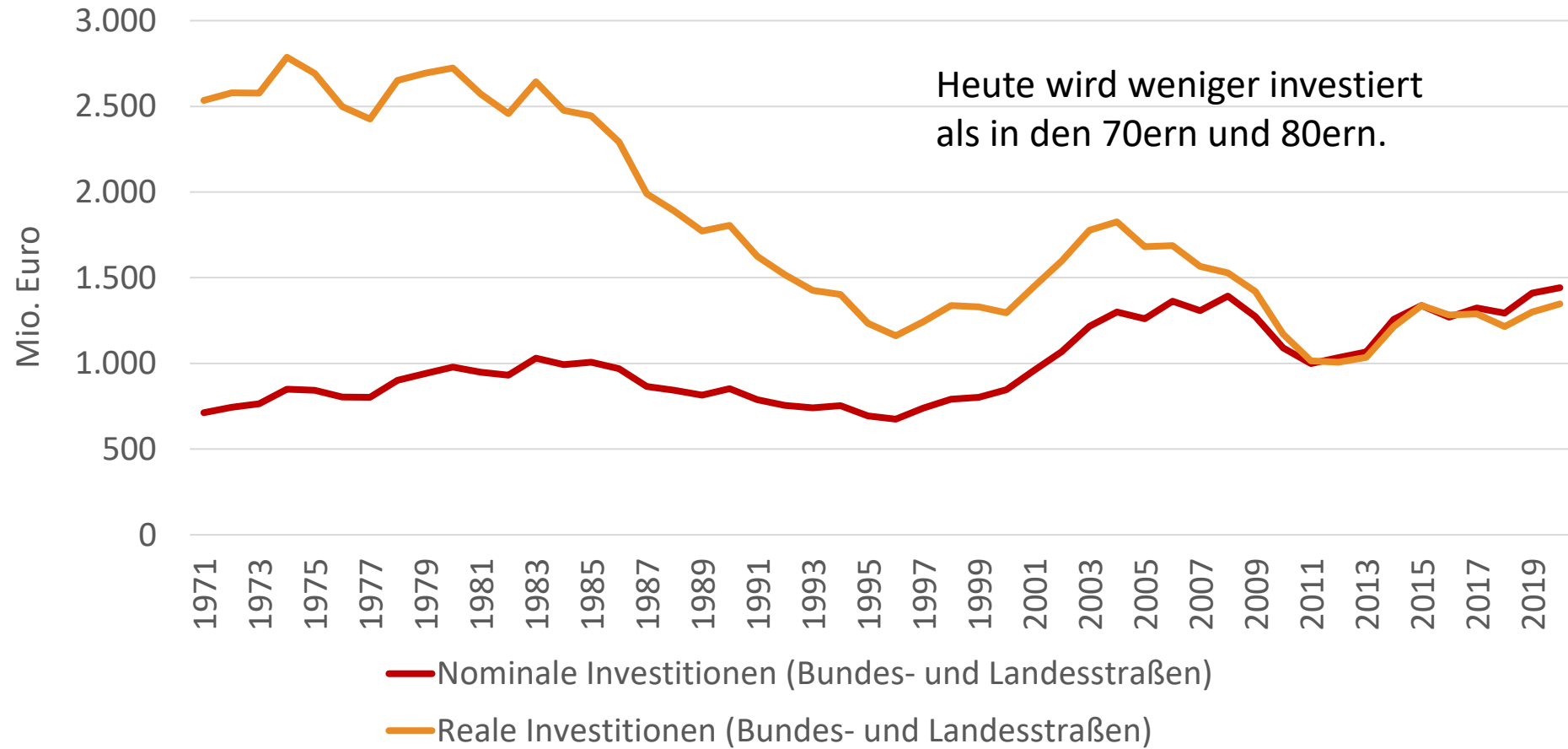
- **Wirkungsrichtung:**  
Die Infrastrukturausstattung beeinflusst die Produktionskosten.



# Investitionen in das Straßennetz in Österreich

# Investitionen in die Straßeninfrastruktur

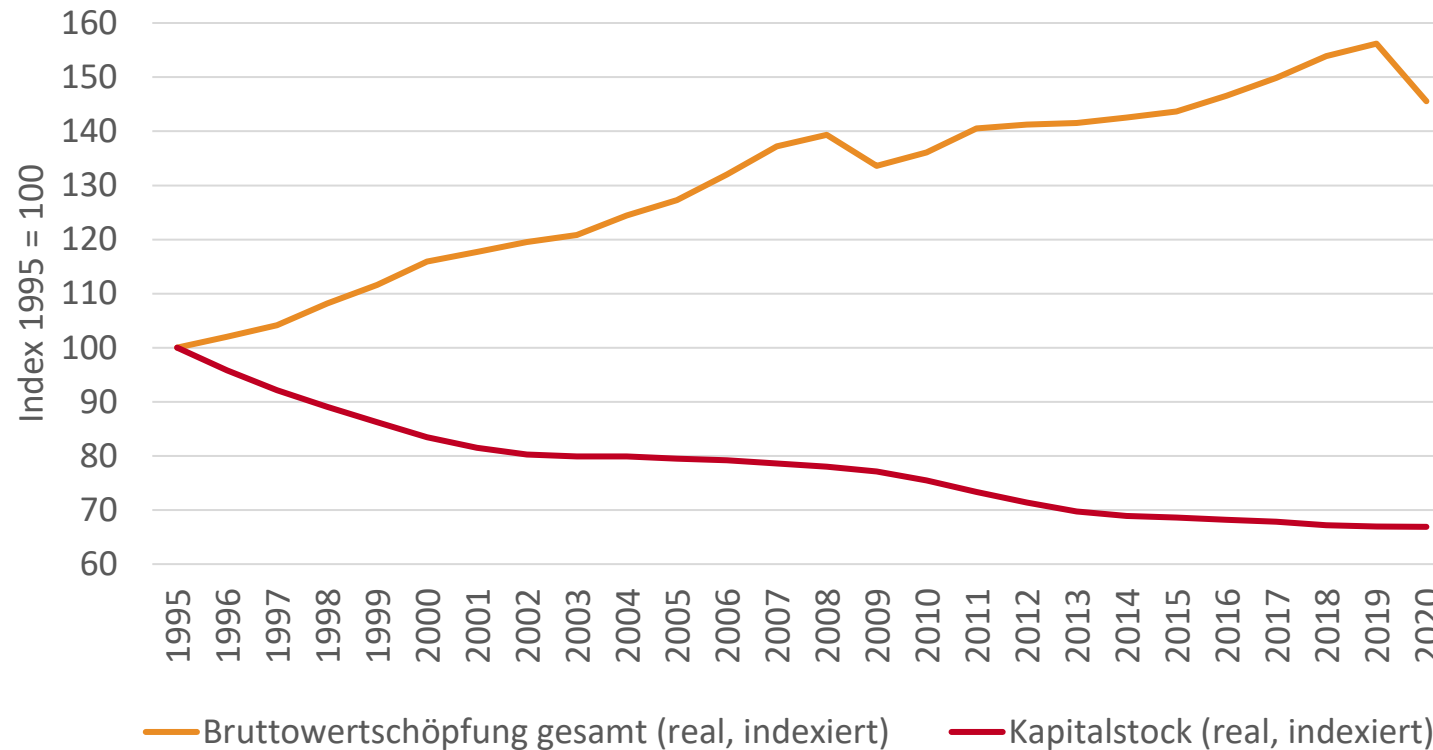
Bundes- und Landesstraßen; nominal und real (Basis 2015) in Mio. Euro



# Modellergebnisse

Basierend auf Daten zum Straßenkapitalstock der Bundes- und Landesstraßen in Österreich

# Entwicklung des Straßeninfrastrukturkapitals im Vergleich zur Gesamtwirtschaft seit 1995 (indexiert)



Die Entwicklung des Kapitalstocks blieb gegenüber der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stark zurück.

Um den mit dem Wachstum der Wirtschaft einhergehenden **logistischen Anforderungen** zu genügen sowie ausreichende **Arbeitskräftemobilität** zu gewährleisten, sollte die **Straßeninfrastruktur** wieder verstärkt in den **Fokus** rücken.



# Kostensparnis durch den Straßenkapitalstock

## Auswirkung einer Erhöhung des Kapitalstocks auf die Faktorkosten



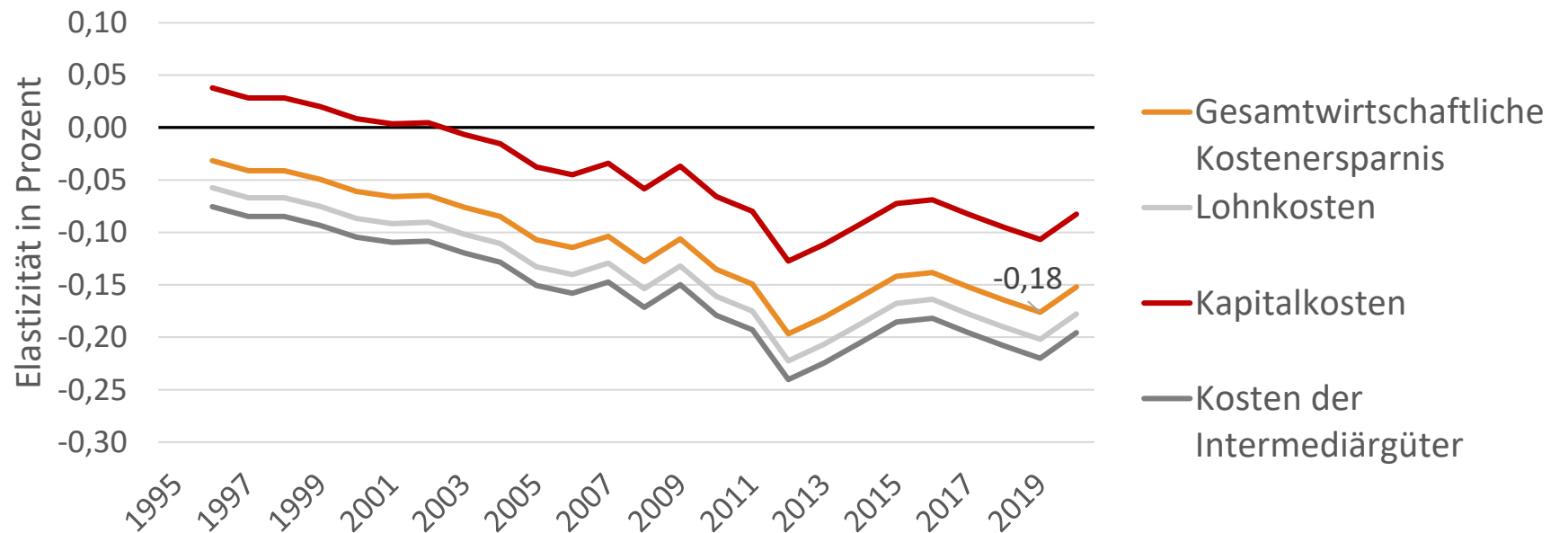
Der kostensenkende Effekt durch die Ausstattung mit Infrastrukturkapital ist heute stärker als früher.  
→ **Der Effekt wird stärker.**



Ein um 1% **höherer Straßenkapitalstock** induziert eine gesamtwirtschaftliche **Kostensparnis** von 0,18%.




Am meisten profitieren die **Vorleistungsanbieter** von gut ausgebauten Straßennetzen.

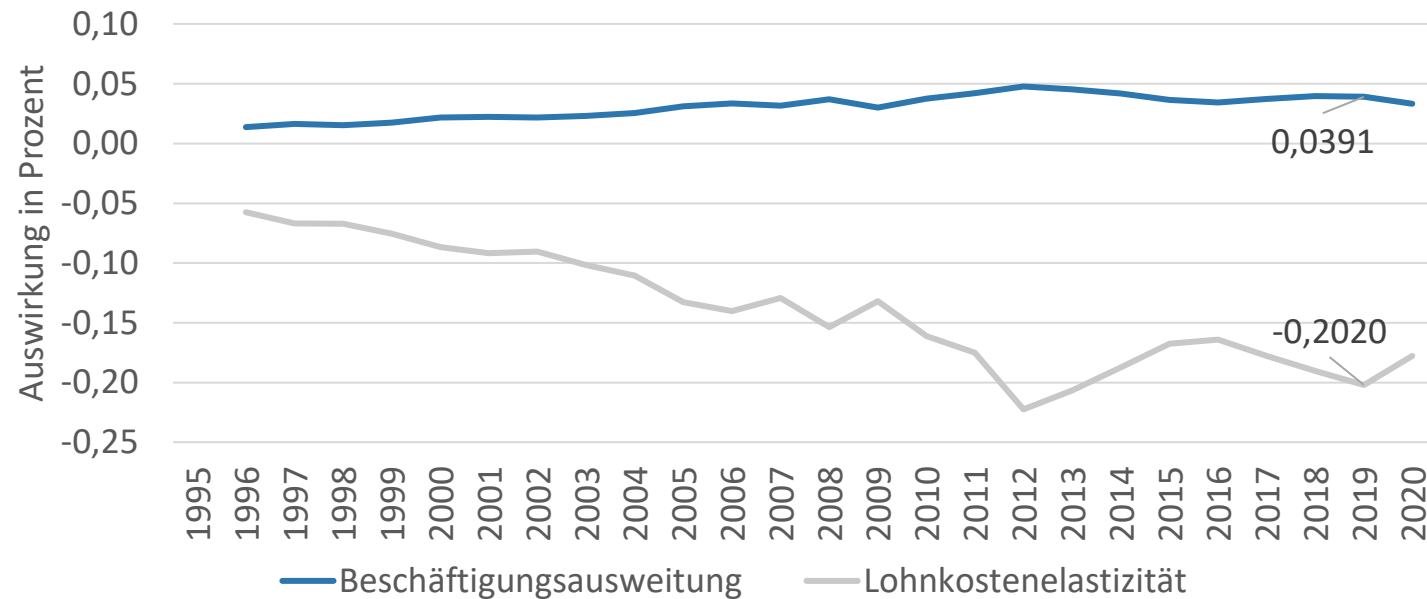


# Kostensparnis beim Faktor Arbeit

## Auswirkung einer Erhöhung des Kapitalstocks auf die Lohnkosten

Eine Steigerung des Kapitalstocks um 1% verringert die Lohnkosten im Jahr 2019 um 0,20%. Die Kostensenkung führt wiederum zu einer Ausweitung der Arbeitsnachfrage der Unternehmen von 0,04%.

 Ein um 1% **höherer Straßenkapitalstock** induziert eine **Beschäftigungsausweitung** um 0,04%.



Quelle: Economica basierend auf WIFO Daten zu Investitionen in den Straßenbau (Bundesstraßen) und Daten der Länder (Landesstraßen)

# In welchem Umfang beeinflusst die Straßeninfrastruktur die Wettbewerbsfähigkeit im Allgemeinen?

**Langfristiger  
Beschäftigungseffekt**  
durch Kapitalstock-  
ausweitung

+ 1 Mio.  
Straßen-  
kapitalstock



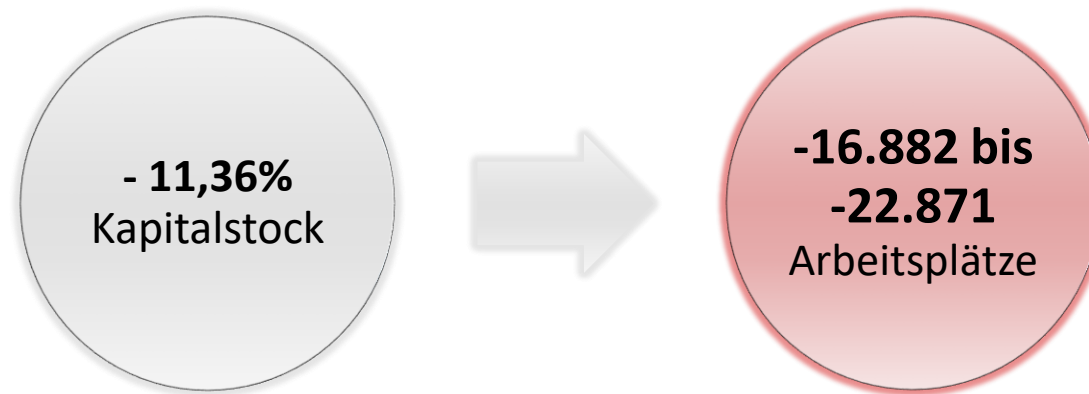
**+10,7**  
Arbeitsplätze

- **Langfristig** entstehen gut **10 Arbeitsplätze pro** zusätzlicher **Million Euro an Kapitalstock** in Österreich.
- Ein rund **93.500 Euro höherer Kapitalstock** führt langfristig zu **einem weiteren Arbeitsplatz**.

# Simulationsrechnung

## Entwicklung des Straßenkapitalstocks

- Zwischen 2010 und 2020 hat sich der Straßenkapitalstock in Österreich um circa 11,4% verringert.
- Unter der Annahme unveränderter Rahmenbedingungen und ähnlicher Investitionssummen in der kommenden Dekade (*ceteris paribus*), würde die Beschäftigung in 10 Jahren um 16.882 bis 22.871 Arbeitsplätze sinken.
- Pro Jahr bedeutet dies einen Verlust von 1.688 bis 2.287 Arbeitsplätzen.



# Optimaler Kapitalstock

---

Das Modell zeigt, dass der „produktive Teil“ des Straßenkapitalstocks bereits relativ nah am Optimum ist.

Investitionen in die Straße sind daher primär zugunsten von

Sicherheit

Dekarbonisierung

Digitalisierung

vorzunehmen.

Der über die Zeit sinkende Kapitalstock belegt, dass das derzeitige Investitionsvolumen nicht zu seiner Erhaltung ausreicht.

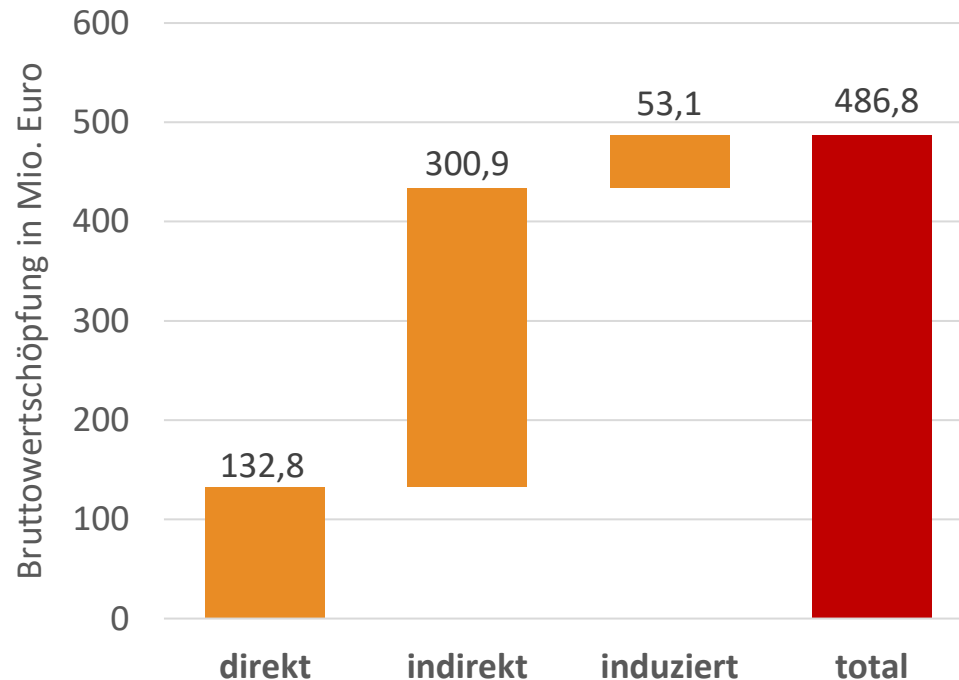
Für die **Aufrechterhaltung des positiven Produktivitätsbeitrags der Straße** sind die **Investitionen** zu steigern.

# Ökonomische Effekte von Erhaltungsmaßnahmen

Impaktanalyse

# Effekt auf die Bruttowertschöpfung

## Straßenerhaltungsmaßnahmen, 2019, in Mio. Euro



Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau im Jahr 2019 führten zu einer totalen Bruttowertschöpfung von **487 Mio. Euro**.

Der **direkte Effekt** allein (132,8 Mio. Euro) entspricht etwa zwei Drittel des gesamten Sektors Herstellung von Lederwaren und Schuhen, bzw. einem Viertel des gesamten Sektors Reisebüros- und Reiseveranstalter.

Wertschöpfungsmultiplikator:

**3,67**

**Der totale Effekt** ist mehr als **doppelt so groß** wie der gesamte Sektor (direkter Effekt) des **Veterinärwesens**.

Quelle: Economica.



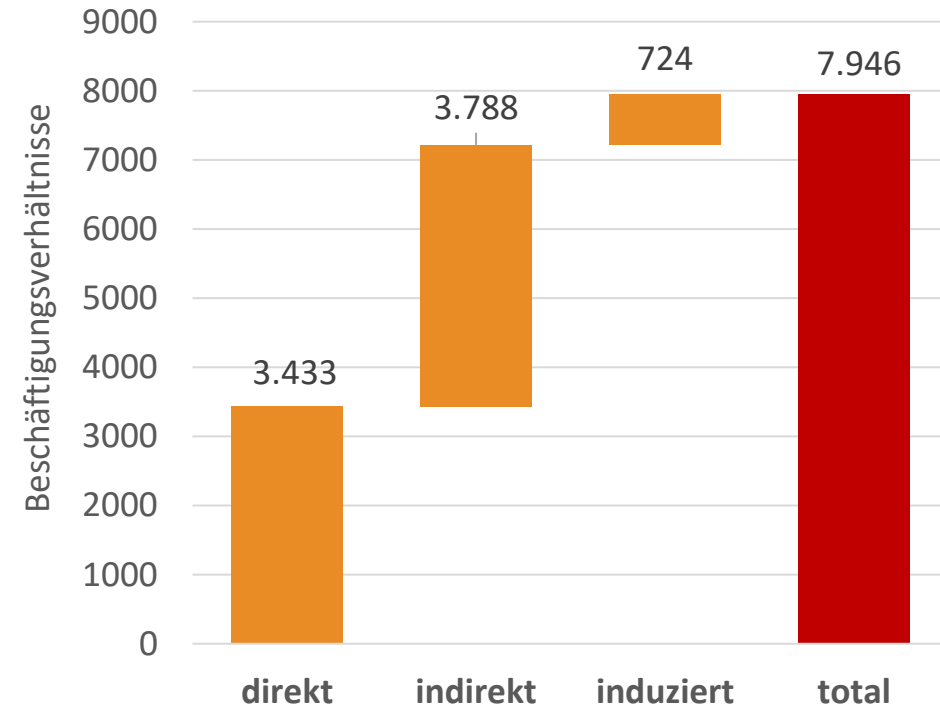
# Effekt auf die Beschäftigung

## Straßenerhaltungsmaßnahmen, 2019

Durch Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau im Jahr 2019 konnten insgesamt **7.946 Jobs** gesichert werden.

Vergleichbar ist der **direkte Effekt** (3.433 Jobs) mit jenem des Sektors Lederwaren und Schuhe (3.792).

**Beschäftigungsmultiplikator:**  
**2,31**



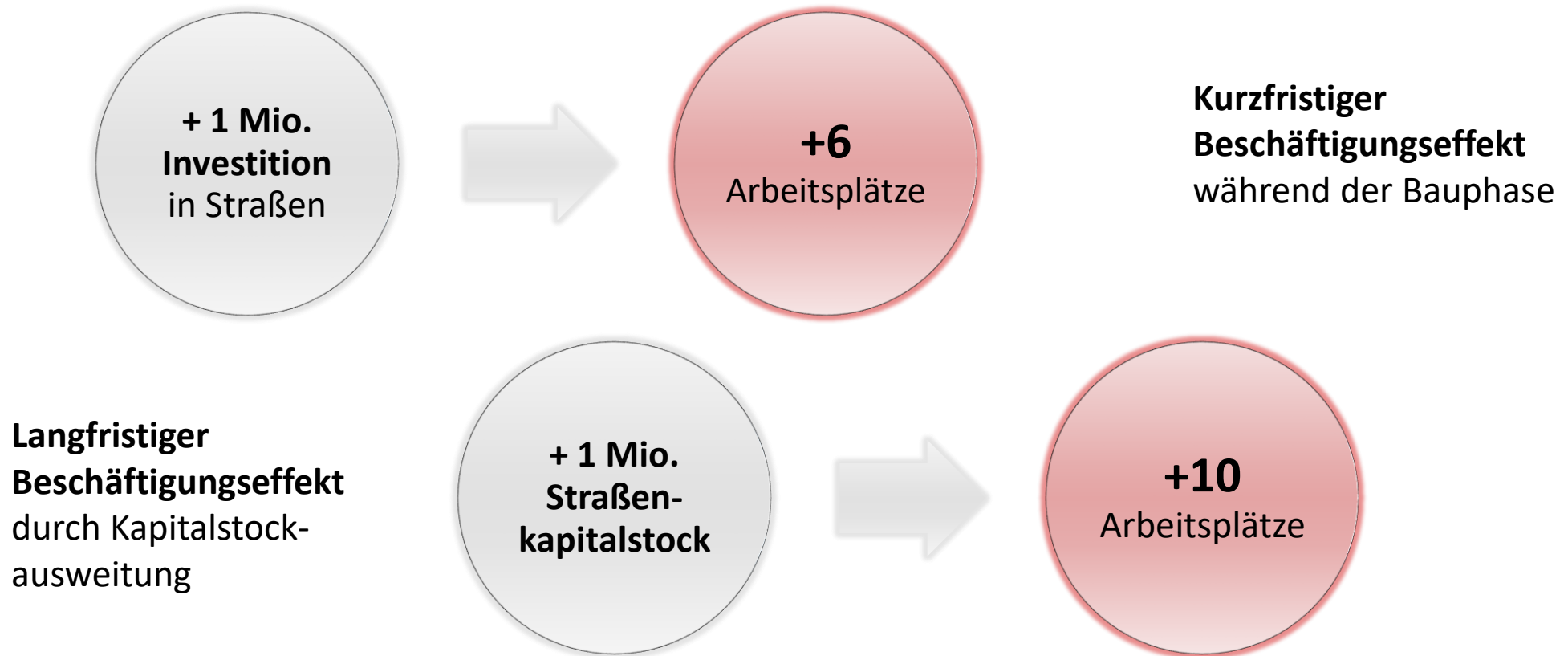
Der **totale Effekt** ist in etwa **so groß wie** jener des gesamten Sektors **Herstellung von Textilien**.



# Beschäftigungseffekt

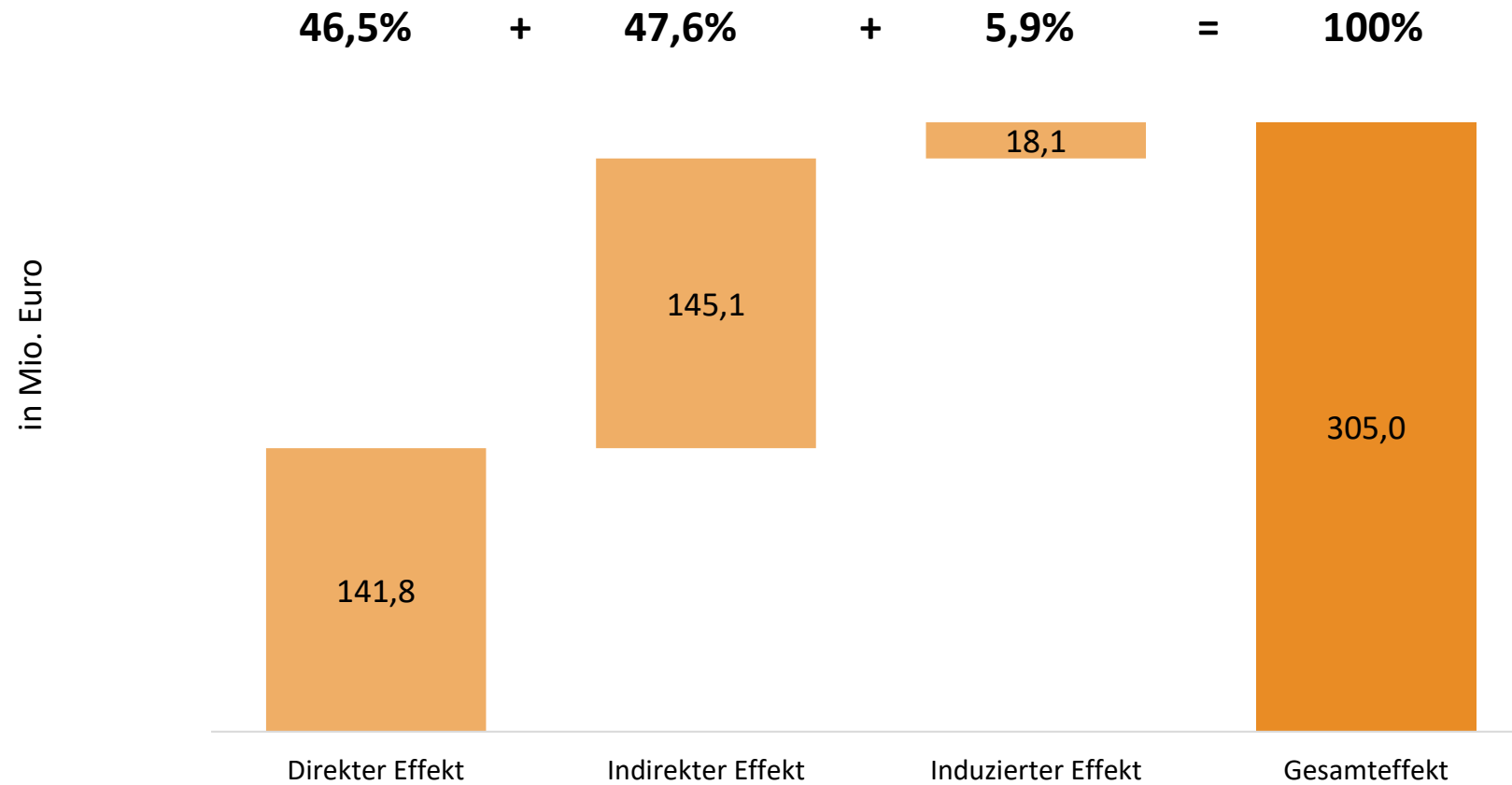
## einer Investition in den Straßenbau bzw. in den Kapitalstock

Anhand der Investitionen in die geschätzte Erhaltung des „produktiven“ Straßenteils (Bundes- und Landesstraßen) kann der Beschäftigungseffekt berechnet werden:



# Totaler fiskalischer Effekt

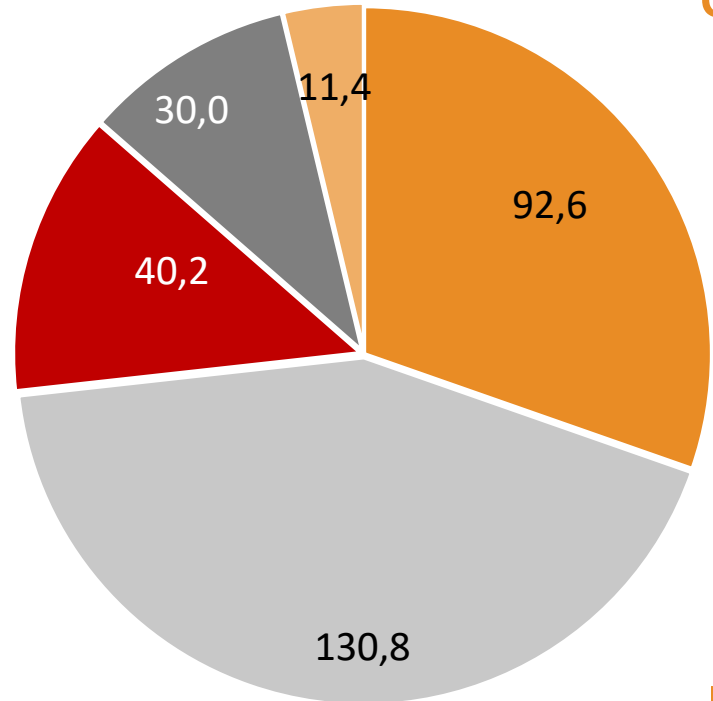
## Straßenerhaltungsmaßnahmen, 2019, in Mio. Euro



# Fiskalischer Effekt nach Körperschaften

## Straßenerhaltungsmaßnahmen, 2019, in Mio. Euro

**GESAMT: 305,0 Mio. Euro**



	Anteile in %
Bund:	42,9%
Sozialversicherungen:	30,4%
Länder:	13,2%
Gemeinden:	9,8%
Sonst. Körperschaften öR :	3,7%

- Sozialversicherungen
- Bund
- Länder
- Gemeinden
- Sonstige Körperschaften öR

# DIE VOLKSWIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DES ÖSTERREICHISCHEN STRASSENNETZES

GSV-Forum am 5. Oktober 2022  
„Backbone Straße – Gegenwart und Zukunft“

*Univ.-Prof. Dr. Christian Helmenstein*  
christian.helmenstein@economica.eu

