

Donauachse


Gesamtwirtschaftliche Bewertung im Rahmen der erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse Bahn

Oktober 2014



Schlussbericht - Management Summary

Auftraggeber

<p>ÖBB-Infrastruktur AG</p> <p>www.oebb.at</p>	
<p>DI Dr. Hubert Hager (hubert.hager@oebb.at)</p> <p>Ing. Mag. Marko Koren (marko.koren@oebb.at)</p>	

Projektpartner

<p>IHS</p> <p>Institut für Höhere Studien</p>	
<p>IKK</p> <p>Ziviltechniker GmbH</p>	
<p>WIFO</p> <p>Institut für Wirtschaftsforschung</p>	
<p>ZTL Zentrum für Transportwirtschaft und Logistik</p>	
<p>DI Dr. Hans Wehr</p>	<p>Consultant</p>

MANAGEMENT SUMMARY

Österreich ist seit dem Fall des Eisernen Vorhangs und durch die Erweiterung der EU wieder im wirtschaftlichen Zentrum Europas und daher Schnittstelle wichtiger Verkehrskorridore. Für das Land ist es von besonderer Bedeutung sich in diesem Umfeld als Drehscheibe und wirtschaftlicher Knotenpunkt zu positionieren, da Österreich in einem immer schärfer werdenden grenzüberschreitenden Standortwettbewerb steht¹. Eine entscheidende Rolle für umweltfreundliche Güter- und Personenverkehre spielen dabei leistungsfähige Verkehrsachsen.

Für den Osten Österreichs ist neben der Baltisch-Adriatischen-Achse die Donauachse² von enormer Bedeutung, da sie europäische Wirtschaftsräume zwischen Paris und Budapest verbindet. Ihre logistische Dimension hat Auswirkungen auf den gesamten Raum zwischen Schwarzem Meer und Atlantik. Abbildung M1 veranschaulicht die Wertschöpfung der Industrie gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) entlang der Donauachse und zeigt die Bedeutung der Achse für die Wirtschaftsstandorte.

Gleichzeitig hat die Donauachse ein großes Erschließungspotenzial für den Personenverkehr auf der Schiene, da im Agglomerationsraum entlang der Achse ca. 50 Mio. Einwohner leben.

¹ vgl. Adelsberger (2007), S 271

² Als Donauachse wurde der Korridor Schwarzes Meer bis Atlantik, mit dem Schwerpunkt Budapest bis Paris untersucht. Dieser Korridor entspricht dem Rhine – Danube Corridor sowie einem Teil des Atlantic Corridors (vgl. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/rhine-dan_en.htm Ausdruck vom 30.09.2014)

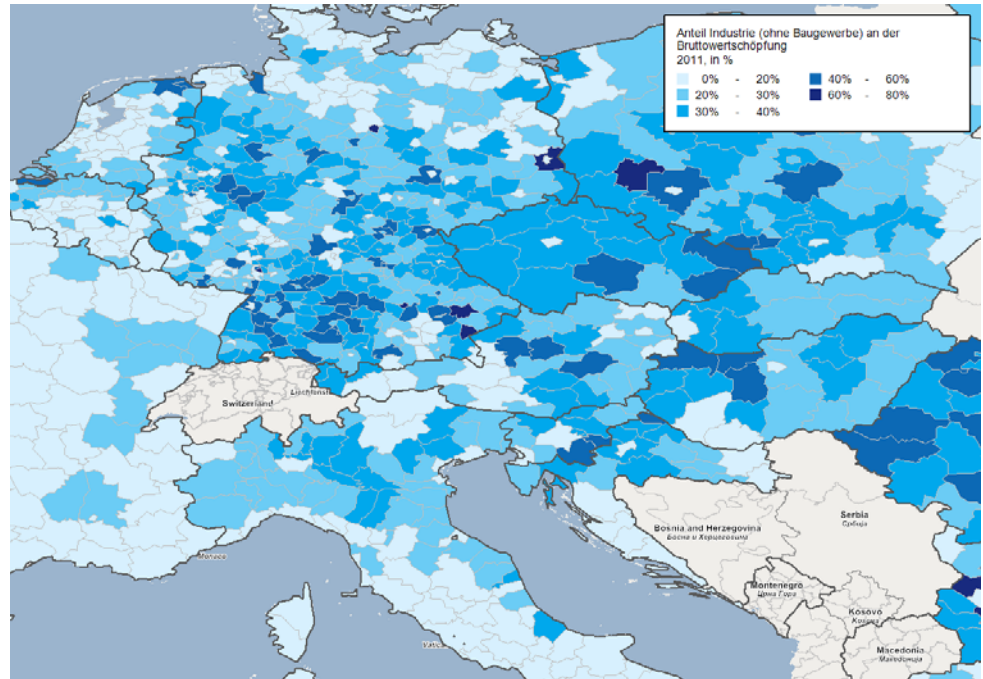


Abbildung M1: Anteil der Industrie an der Bruttowertschöpfung, 2011

Quelle: Eurostat (2014)³, Darstellung IHS (2014)

Der bisherige und künftige Ausbau der Donauachse zu einer leistungsfähigen, durchgehenden Schienenverbindung brachte bzw. bringt nachhaltige, wirtschaftliche Impulse für Österreich und die anderen Regionen entlang der Achse.

Die Studie Donauachse berücksichtigt unterschiedliche Interessenslagen:

- Personen- und Güterverkehr
- einzelwirtschaftliche Effekte der ÖBB-Infrastruktur AG
- verkehrspolitische und bundesspezifische Planungsparameter (Volkswirtschaft, Gesellschaft)

³ Die abgebildeten Daten über die Bruttowertschöpfung nach NUTS3 Regionen beziehen sich auf das Jahr 2011. (Aktuellste zur Verfügung stehende Daten.)

Zur Bewertung der einzelwirtschaftlichen (betriebswirtschaftlichen) Effekte wurden dynamische Investitionsrechnungsverfahren verwendet. Die volkswirtschaftlichen Wirkungen der Bauphase wurden mit dem ADAGIO Modell des WIFO bewertet, das die für einen Wirtschaftsraum typischen Kreislaufzusammenhänge zwischen Nachfrage, Produktion, Beschäftigung und Einkommen abbildet⁴. Die volkswirtschaftlichen Effekte der Betriebsphase wurden mit dem IHS-EAR 2.0 Modell bewertet, das auf der grundsätzlichen Annahme beruht, dass eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu einer Senkung von Transportkosten führt und somit den Handel zwischen Regionen bzw. ganzen Ökonomien stimuliert⁵.

In Österreich bewirkt die Investition von rund 11 Mrd. EURO (Werte auf 2010 auf- und abgezinst, Barwert 2010 inkl. Reinvest und Restwerte abgezinst entspricht 9,2 Mrd. EURO) eine zusätzliche Wertschöpfung von 14,7 Mrd. EURO in der Bauphase und 23,2 Mrd. EURO in der Betriebsphase. Während der Bauphase entstehen durchschnittlich 7.000 Arbeitsplätze (durchschnittlich 1995 – 2025). In der Betriebsphase werden ab dem Jahr 2010 rund 4.700 und weitere 6.300 ab dem Jahr 2025 zusätzlich, nachhaltig gesicherte Arbeitsplätze geschaffen. Die steuerlichen Rückflüsse belaufen sich auf ca. 15,5 Mrd. EURO, wobei 5,2 Mrd. EURO in der Bauphase und 10,3 Mrd. EURO in der Betriebsphase generiert werden (bei realem Zinssatz von 3,06% für die betriebswirtschaftliche Beurteilung und realem Zinssatz von 2,5% für die volkswirtschaftliche Beurteilung).

Neben Österreich profitieren die EU-Regionen entlang der Donauachse. Während der Bauphase entsteht innerhalb dieser EU-Länder eine zusätzliche Wertschöpfung von rund 8,7 Mrd. EURO und in der Betriebsphase 56,1 Mrd. EURO. In der Schweiz führt die verbesserte Erreichbarkeit zu einer zusätzlichen Wertschöpfung von 5,1 Mio. EURO und einem Beschäftigungsanstieg von 1.500 Arbeitsplätzen in der Betriebsphase.

⁴ vgl. Streicher/Fritz (2010a), S 71

⁵ vgl. Lakshmanan (2011), S 1ff

In Tabelle M1 sind die volkswirtschaftlichen Wirkungen zusammengefasst.

Variable	Betriebsphase	
	Einheit	Barwert
Zusätzliches BIP		
Österreich	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	23,15
EU (inkl. Österreich)	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	79,22
Zusätzliche Beschäftigung		
Österreich	Anzahl	11.000
EU (inkl. Österreich)	Anzahl	56.900
Steuerliche Rückflüsse (Ö)	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	10,33
Planungs- und Bauphase		
	Einheit	Barwert
Zusätzliches BIP		
Österreich	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	14,71
EU (inkl. Österreich)	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	23,42
Zusätzliche Beschäftigung		
Österreich	Anzahl (durchschnittlich 1995 - 2025)	7.000
EU (inkl. Österreich)	Anzahl (durchschnittlich 1995 - 2025)	12.300
Steuerliche Rückflüsse (Ö)	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	5,20
Kosten (Ö)	Barwert Anfang 2010, Mrd. EURO	10,31
volkswirtschaftlicher Multiplikator		
Österreich		3,67
EU (inkl. Österreich)		9,96
Finanzierungsgrad	in Prozent	151%

Annahmen:

Kosten entsprechen dem Barwert der Investitionssumme inkl. Reinvest und Restwerte bei einer realen Verzinsung von 3,06%

Sonstige Werte sind Barwerte bei einer realen Verzinsung von 2,5%

Finanzierungsgrad ergibt sich aus dem Verhältnis der steuerlichen Rückflüsse zu den Kosten

Tabelle M1: Ergebnisse der volkswirtschaftlichen Effekte

Quelle: WIFO Berechnungen, IHS Berechnungen

Der Betrachtungszeitraum beginnt mit 2015 und endet mit 2044. Aus diesem Grund fließen nicht die gesamten Bruttowertschöpfungseffekte in die erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse, sondern nur jene des Betrachtungszeitraumes, ein.

Die verkehrliche Modellierung basiert auf dem Verkehrsmodell Österreich (VMÖ) mit den Verkehrsprognosen Österreich 2025+ (VPÖ25+).

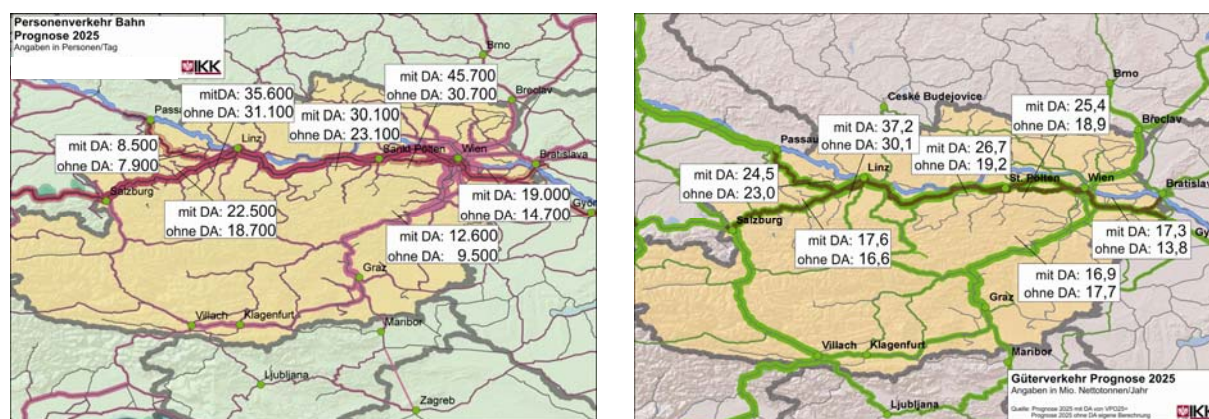


Abbildung M2: Verkehrsbelastungen im Personen- und Güterverkehr

Quelle: eigene Berechnungen Kriiebernegg

Aus dem Ausbau der Donauachse ergibt sich ein beachtliches Verlagerungspotential von der Straße zur Schiene.

Innerhalb des Betrachtungszeitraumes resultieren aus dem Verlagerungspotential ökologische Effekte durch Reduktion der Klima- und Schadstoffkosten in der Höhe von 207,6 Mio. EUR. Die Unfallfolgekosten reduzieren sich um 1.832,7 Mio. EUR.

Die Bewertung weist einen Nutzen-Kosten-Quotient von 3,6 nach. In die erweiterte Kosten-Nutzen-Analyse fließen nur die Nutzen der Betriebsphase im Zeitraum 2015 bis 2044 ein. Die volkswirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Nutzen sind jedoch höher, da sie bereits vor bzw. über den Betrachtungszeitraum hinaus wirken.

Zusammenfassend zeigt sich, dass die Investitionen in die österreichischen Projekte der Donauachse einen negativen einzelwirtschaftlichen Nettonutzen aus der Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG aufweisen, aber positive gesamtwirtschaftliche Nutzeneffekte haben.

Ergebnisse der eKNA-B der Donauachse - Wertsynthese	
Kosten der Errichtung inkl. Reinvest und Restwerte (Barwert in Mio. EURO, PB 2010)	-9.214,83
Wirkungen	Barwerte in Mio. EURO PB2010
Einzelwirtschaftlicher Nettonutzen	-975,71
Nationale Wertschöpfungsveränderung Bauphase	13.989,24
Nationale Wertschöpfungsveränderung Betriebsphase	17.805,68
Ökologische Nutzensteigerung (Klimawirkungen und Schadstoffe)	207,55
Soziale Nutzenverbesserung (Unfallfolgekosten)	1.832,65
Gesamtwirtschaftlicher Nettonutzen	32.859,41
nationaler Nutzen-Kosten-Quotient (Nettonutzen/Kosten der Errichtung inkl. Reinvest und Restwerte)	3,6

Tabelle M2: Ergebnisse der eKNA-B Donauachse – Darstellung der Wirkungen

Quelle: eigene Darstellung