

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,

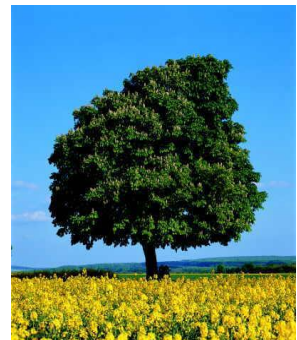
Wirtschaftsgeograph + Industrie-, Regional- und ökologischer Ökonom
Institut für Geographie und Regionalforschung, Universität Wien und
Institut für Ostasienwissenschaften, Universität Wien

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

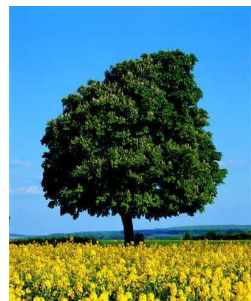


Ausgangspunkt

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

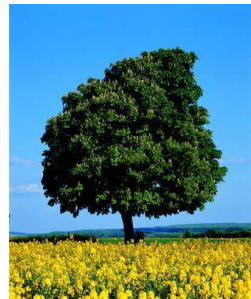
Beleuchtet signifikant **unterschiedliche Dimensionen der (negativen) Multiplikatoren für Steuern und (positiver) Multiplikatoren für öffentliche Investitionen**

(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**

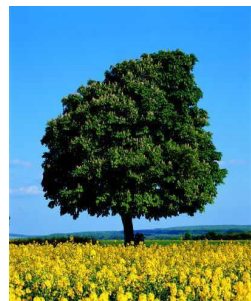
Regionale Multiplikatorwirkungen bei flächendeckender LKW-Maut - Josef Baum



Methodisches Vorgehen bei der Berechnung des Regionalen Multiplikators

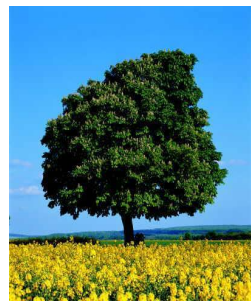


- Werte für (regionale) Multiplikatoren für Tiefbauinvestitionen aus der Literatur
- Durch Befragungen bei regionalen Tiefbauunternehmen auf Plausibilität geprüft und angepasst
- **Wesentlich: weitestgehende regionale Inzidenz der Aufträge der baulichen Straßenerhaltung**



„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 Tiefbauunternehmen: **stark von öffentlichen Aufträgen** abhängig

Frächter kooperieren oft mit regionalen Tiefbauunternehmen: diese sind

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

Regionale Multiplikatorwirkungen bei flächendeckender LKW-Maut - Josef

Baum



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 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)

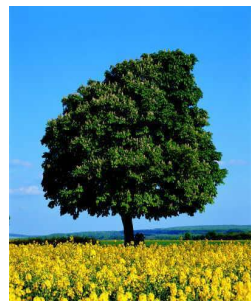




Bei einer (flächendeckenden) LKW-Maut von 35 c pro KM:

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

Südburgenland	→	07.485.000 €
Waldviertel	→	25.240.000 €
Kärnten	→	46.962.000 €





Ergebnis:

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

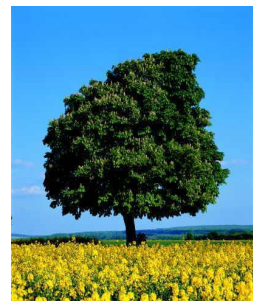
Gesicherte regionale Arbeitsplätze insgesamt über eine erweiterte Multiplikatorwirkung

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

Südburgenland	→	135
Waldviertel	→	450
Kärnten	→	850

Regionale Multiplikatorwirkungen bei flächendeckender LKW-Maut - Josef

Baum



Finanzierungsprobleme und Unsicherheiten für bauliche Straßenerhaltung

- **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**

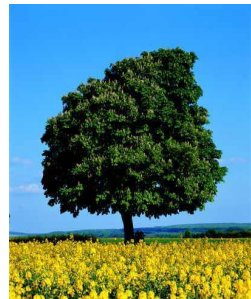


Finanzierungsprobleme und Unsicherheiten für bauliche Straßenerhaltung

- **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



Regionale Multiplikatorwirkungen bei flächendeckender LKW-Maut - Josef Baum



Finanzierungsprobleme und Unsicherheiten für bauliche Straßenerhaltung 3

Unter diesen Rahmenbedingungen:

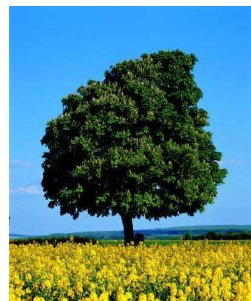
Bundesgesetzliche Zweckwidmung aus der Ausweitung einer bestehenden Abgabe



Stabilisierende Funktion bei den öffentlichen Investitionen der baulichen Straßenerhaltung

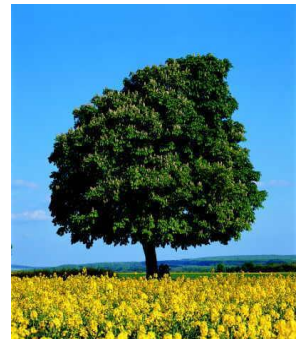


Regionale Multiplikatorwirkungen bei flächendeckender LKW-Maut - Josef Baum



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

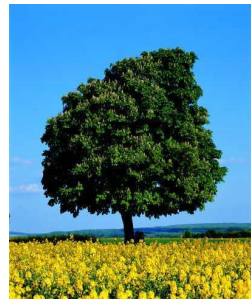
- Keine der damaligen Prognosen eingetroffen
- Derzeitige Argumentation gegen flächendeckende LKW-Maut beruht auf Update der damaligen (Kassandra-)Studie
- Fokus liegt jetzt auf vermeintlich negativen Preis- und Arbeitsplatzeffekten in (peripheren) Regionen



Budgetäre Ausgaben für Straßen für

- betriebliche Erhaltung,
- bauliche Erhaltung und
- Neubau

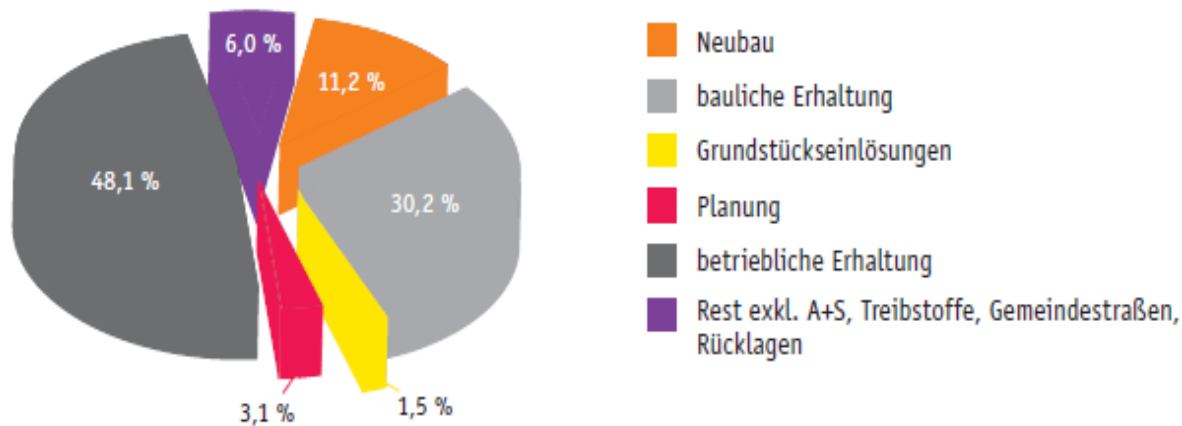
Allerdings fließende Übergänge und statistische Unschärfen



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

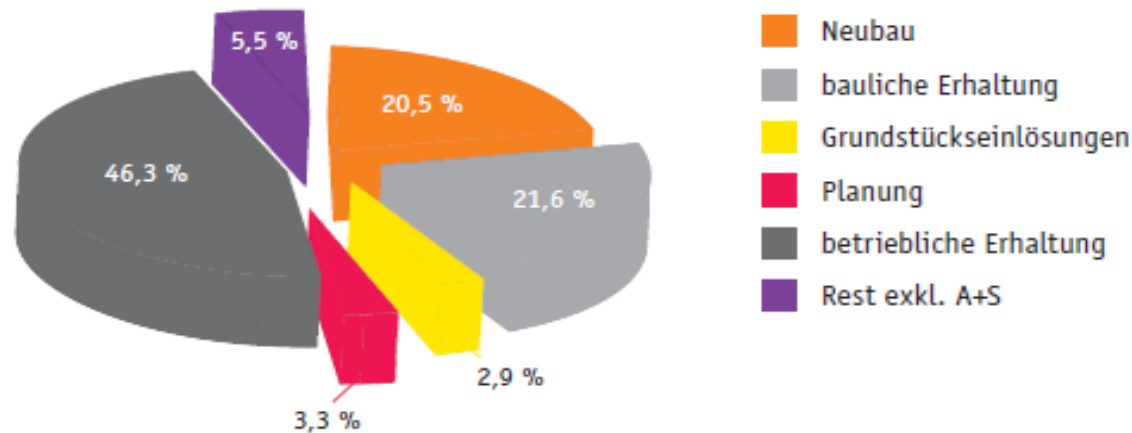
Regionale Multiplikatorwirkungen bei
flächendeckender LKW-Maut - Josef
Baum



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

Regionale Multiplikatorwirkungen bei
flächendeckender LKW-Maut - Josef
Baum



Siehe auch:

*Flächendeckende LKW-Maut und
Nahversorgung - Auswirkungen einer
flächendeckenden LKW-Maut auf
Lebensmittelpreise und den ländlichen Raum*