Neue Autobahnen geben Österreichs Wirtschaft kaum Impulse, zeigt eine aktuelle Untersuchung im Auftrag der Plattform **Zukunft statt Autobahn**, durchgeführt vom IHS, dem Institut für Höhere Studien.

Mit Investitionen in Bildung und Forschung können deutlich höhere gesamtwirtschaftliche Wirkungen erzielt werden als mit Investitionen in den Schienen- oder Straßenbau.

- Eine Erhöhung der Bildungsausgaben steigert das Bruttoinlandsprodukt langfristig am meisten.
- Staatliche Forschungsausgaben fördern das BIP etwas weniger.
- Infrastrukturinvestitionen sind durchaus kräftige Impulse, allerdings kommt es darauf an, was gefördert wird.
- **Ein Steuereuro in die Schiene investiert bringt dreimal so viel wie ein Euro, der in den Autobahnbau geht.**

Neue Autobahnen geben dem BIP kaum Impulse

Investitionen in Bildung oder Schiene kurbeln die Wirtschaft an

Die Ergebnisse der IHS-Untersuchung zeigen, dass prinzipiell mit Investitionen in Bildung und Forschung langfristig höhere gesamtwirtschaftliche Wirkungen erzielt werden können als mit Infrastrukturinvestitionen.

Hinsichtlich der Bildungsausgaben schätzt die OECD (2003) für die Industrieländer, dass jedes zusätzliche Jahr an Schulbildung der Bevölkerung das reale Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner langfristig um 4 bis 7 Prozent erhöht.

Während Investitionen in ein besseres Bildungssystem sowie in (Grundlagen-)Forschung ihre positiven Wirkungen oft erst sehr langfristig entfalten, verbessern Investitionen in Verkehrswege über eine bessere Erreichbarkeit den Wirtschaftsstandort unmittelbar.

Langfristig sind aber Innovationen der entscheidende Produktionsfaktor – gerade für ein Land wie Österreich, das nur in sehr begrenztem Umfang über natürliche Ressourcen verfügt. Zur Steigerung des Innovationspotenzials sind ein gutes Bildungssystem sowie die Förderung von Forschung und Entwicklung unerlässlich.

Mit einer Erhöhung der realen Bildungsausgaben je Einwohner um ein Prozent kann langfristig das reale Bruttoinlandsprodukt je Einwohner um 0,54 Prozent gesteigert werden. Ein Prozent mehr Steuergeld für den Autobahnbau verbessert das BIP bloß um 0,08 Prozent.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der empirischen Schätzungen. In der Tabelle sind die Elastizitäten des realen Pro-Kopf-Einkommens in Bezug auf die realen Pro-Kopf-Staatsausgaben angegeben. Die Elastizitäten geben an, um wie viel Prozent sich das Pro-Kopf-Einkommen bei einer Erhöhung der realen Staatsausgaben um ein Prozent ändert.

Wie die Tabelle zeigt, kann mit einer Erhöhung der realen Bildungsausgaben je Einwohner um ein Prozent langfristig das reale Bruttoinlandsprodukt je Einwohner um 0,54 Prozent gesteigert werden.

Langfristige Elastizitäten der Staatsausgaben

Staatsausgabenkategorie (real je Einwohner)	Elastizität
Bildungsausgaben	0,54
Forschungsausgaben	0,37
Infrastruktur Bund	0,34
Infrastruktur ÖBB	0,24
Infrastruktur ASFINAG	0,08

Mit einer langfristigen Erhöhung des realen Einkommens um 0,37 Prozent ist die Wirkung der Forschungsausgaben etwas niedriger. Das könnte damit zusammenhängen, dass der Bund in erster Linie Grundlagenforschung finanziert, deren Effekte sich nicht unmittelbar in einer messbaren Steigerung der Wirtschaftsleistung niederschlagen. So können mit Grundlagenforschung etwa auch Verbesserungen in der Gesundheitsversorgung oder dem natürlichen Lebensraum erreicht werden, was sich langfristig in einer höheren Wirtschaftsleistung niederschlägt.

Unmittelbarer ist der Zusammenhang zwischen Infrastrukturinvestitionen und den Produktionsbedingungen. Nach den Ergebnissen der für den vorliegenden Bericht verwendeten Modelle weisen Infrastrukturinvestitionen des Bundes eine Elastizität von 0,34 auf. Mit Werten von 0,24 bzw. 0,08 sind die Elastizitäten der Investitionen der ausgegliederten Infrastrukturgesellschaften ÖBB und ASFINAG erheblich niedriger.

Infrastruktur fördert Wirtschaftswachstum

Basierend auf einer Auswertung zahlreicher empirischer Studien kommen Romp und de Haan (2005) zu dem Ergebnis, dass öffentliche Infrastrukturinvestitionen das Wirtschaftswachstum fördern.

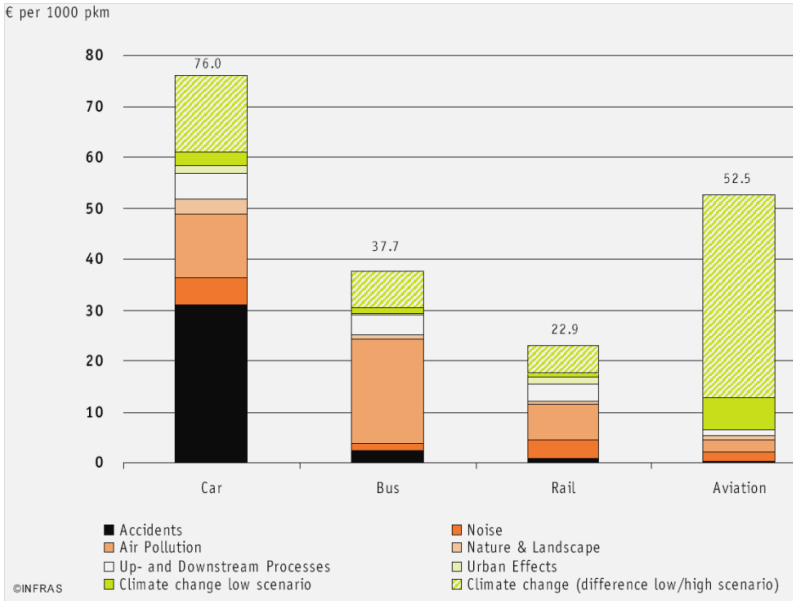
Der Effekt variiert allerdings stark zwischen Ländern, Regionen und Wirtschaftssektoren. Je besser und umfangreicher die bereits vorhandene Infrastrukturausstattung ist, umso geringer ist im Allgemeinen die Wirkung einer weiteren Verbesserung oder eines weiteren Ausbaus der Infrastruktur – und Österreich hat bereits eines der dichtesten Autobahnnetze Europas. Eine zusätzliche Bahn- oder Busverbindung kann erheblichen zusätzlichen öffentlichen Verkehr generieren, wenn diese als Zubringer für eine bestehende Hauptroute fungiert (Nebenbahnen!).

Der Straßengüterverkehr erzielt selbst ohne den Bau neuer Straßen dank des technisch-organisatorischen Fortschritts (Verlade-, Fahrzeug-und Informationstechnik) viel schneller Produktivitätsverbesserungen und Wettbewerbsgewinne.

Negative Folgen und Externe Kosten

Der Ausbau der Straßeninfrastruktur zieht negative Folgen hinter sich her: Häufig wird zusätzlicher PKW- und LKW-Verkehr geschaffen. Außerdem bewirkt der Straßenverkehr negative externe Effekte, die Großteils nicht den Verursachern, sondern der gesamten Gesellschaft angelastet werden:

Lärm, Luftverschmutzung, Klimaauswirkungen, Zerstörung von Natur und Landschaft, sowie Unfälle und Staus.



Durchschnittliche externe Kosten: Personenverkehr im Jahr 2000 (ohne Staus), in Euro pro 1.000 Personen-Kilometer (pkm) Quelle: INFRAS (2004)

Würden diese externen Kosten weitgehend den Verursachern angelastet, müssten sich die Transportpreise im Straßenverkehr deutlich gegenüber der Bahn erhöhen.

Externe Kosten

Die Schätzungen der gesamten externen Kosten des Verkehrs belaufen sich für das Jahr 2000 auf 650 Mrd. Euro (ohne Staukosten) für die EU-15 plus Schweiz und Norwegen. Dies entspricht etwa 7,3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der betrachteten Länder. Fast 84 Prozent der externen Kosten im Verkehr entfallen auf den Straßentransport, während die Schiene nur 2 Prozent ausmacht. Zwei Drittel der externen Umweltkosten entfallen auf den Personenverkehr und ein Drittel auf den Güterverkehr (INFRAS, 2004)

Produktionsfaktor Wissen

Im Hinblick auf Bildung sowie Forschung und Entwicklung findet die OECD hohe positive Wirkungen auf das langfristige Wirtschaftswachstum. Vor allem in einem Land, das wie Österreich kaum über Rohstoffe verfügt, bilden das Humankapital und der allgemeine technische Fortschritt die wichtigsten Produktionsfaktoren. Das Humankapital wird wiederum wesentlich durch das Bildungsniveau beeinflusst. Positiv wirkt zudem der Gesundheitszustand.

Der technische Fortschritt hängt entscheidend von den privaten und öffentlichen Forschungs-und Entwicklungsaktivitäten (F&E) ab. Die OECD findet starke empirische Evidenz für positive Wirkungen von F&E durch Unternehmen, während die Evidenz im Hinblick auf öffentliche F&E schwächer ist. Dieses Ergebnis wird allerdings durch Abgrenzungs-schwierigkeiten verzerrt. Öffentliche Forschung und Entwicklung umfasst im engeren Sinn nur die F&E-Aktivitäten an Universitäten, Fachhochschulen und öffentlichen Forschungsinstituten.

Der Staat unterstützt aber auch private, d.h. von Unternehmen durchgeführte Forschungsaktivitäten in signifikanter Weise durch die Gewährung direkter Beihilfen wie Forschungsprämien sowie indirekter Unterstützung wie die steuerliche Absetzbarkeit von F&E-Ausgaben

Zusammenfassung:

Die vorliegenden Schätzungen zeigen, dass mit Investitionen in Bildung und Forschung deutlich höhere gesamtwirtschaftliche Wirkungen erzielt werden können als mit Investitionen in den Schienen- oder Straßenbau.

Mit dem Betrag von 3 Milliarden Euro – den Kosten für die Lobau-Autobahn – im Bildungsbereich würde das Bruttoinlandsprodukt langfristig um 1,6 Mrd. Euro erhöht werden.

Werden die 3 Milliarden in Forschung und Entwicklung investiert, steigt die Wirtschaftsleistung um 1,1 Milliarden Euro.

Wenn der Betrag von 3 Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur investiert wird, kann die Wirtschaftsleistung langfristig um 0,73 Milliarden erhöht werden.

Mit Ausgaben von 3 Milliarden Euro für den Autobahnbau kann das reale Bruttoinlandsprodukt langfristig um 0,25 Milliarden gesteigert werden.

Gesamtwirtschaftliche Wirkungen verschiedener Arten von Staatsausgaben

Institut für Höhere Studien (IHS), Wien
Klaus Weyerstraß, **Oktober 2012**

im Auftrag der Plattform Zukunft statt Autobahn
www.zukunft-statt-autobahn.at

Die gesamte Studie finden Sie hier:
http://zukunftsbausteine.files.wordpress.com/2012/10/ihs_kaum-bip-impuls-durch-autobahn.pdf

Wien, Oktober 2012