

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Privatbahnen



Inhalt

Executive Summary	1
1 Einleitung	2
2 Die volkswirtschaftlichen Effekte der Betriebsleistung der Privatbahnen	5
2.1 Wertschöpfungsrelevante Ausgaben der Privatbahnen	6
2.2 Wertschöpfungseffekte der Betriebsleistung der Privatbahnen	8
2.3 Beschäftigungseffekte der Betriebsleistung der Privatbahnen	10
2.4 Fiskalische Effekte der Betriebsleistung der Privatbahnen	11
3 Investitionen der Privatbahnen	13
3.1 Wertschöpfungseffekte der Investitionsleistung der Privatbahnen	13
3.2 Beschäftigungseffekte der Investitionsleistung der Privatbahnen	14
3.3 Fiskalische Effekte der Investitionsleistung der Privatbahnen	15
4 Tabellenverzeichnis	16
5 Abbildungsverzeichnis	16
6 Begriffsdefinitionen	17
ANHANG	19

Executive Summary

Privatbahnen der Analyse

Die volkswirtschaftlichen Analysen beziehen sich auf zehn Privatbahnen: Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb, Montafonerbahn, Niederösterreichische Verkehrsorganisations-GmbH, Raaberbahn, Salzburger Lokalbahnen, Steiermärkische Landesbahnen, Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft, Stubaitalbahn, Wiener Lokalbahnen und Zillertaler Verkehrsbetriebe.

Wertschöpfungs- und Beschäftigungsbeitrag der Privatbahnen

Mittels Input-Output Analyse hat Economica berechnet, wie hoch der volkswirtschaftliche Beitrag der Privatbahnen in Österreich ist und kommt dabei zu folgenden Ergebnissen: Durch die Betriebsleistung (2013) der Privatbahnen entsteht österreichweit eine totale Bruttowertschöpfung in Höhe von 326 Millionen Euro. Der Beitrag zum BIP beläuft sich damit auf 0,11 Prozent oder anders ausgedrückt: jeder 880ste in Österreich erwirtschaftete Euro lässt sich unmittelbar oder mittelbar auf die Privatbahnen zurückführen.

1 Einleitung

In Österreich sind derzeit laut Angaben der Schienen-Control GmbH insgesamt 47 Eisenbahnunternehmen tätig, davon werden 26 als Eisenbahnverkehrsunternehmen, acht als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 als integrierte Eisenbahnunternehmen klassifiziert¹.

Von den 47 Unternehmen stammen 40 aus Österreich, drei aus Deutschland, zwei aus Ungarn und je eines aus Polen und aus den Niederlanden. Als Privatbahnen werden laut Eisenbahngesetz alle in Österreich zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des ÖBB-Konzerns bezeichnet. Die Definition erfolgt dabei ungeachtet der tatsächlichen Eigentumsverhältnisse.

Privatbahnen Fachverband Schienenbahnen

Der Fachverband Schienenbahnen² der Wirtschaftskammer Österreich hat 25 Privatbahnen mit Eisenbahninfrastruktur als Mitglieder, darin sind 12 vernetzte Eisenbahninfrastrukturunternehmen und 13 nichtvernetzte Eisenbahnunternehmen enthalten:

Private vernetzte Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- Cargo Center Graz Betriebs-GmbH & Co KG
- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
- Linzer Lokalbahn AG
- Lokalbahn Lambach-Vorchdorf – Eggenberg AG
- Montafonerbahn AG
- Neusiedler Seebahn AG
- Raaberbahn AG
- Salzburger Lokalbahn
- Steiermärkische Landesbahnen
- Stern & Hafferl Verkehrs-GmbH
- Südburgenländische Regionalbahn GmbH*
- Wiener Lokalbahnen AG

¹ Die vollständige Liste der Unternehmen ist im Anhang angeführt.

Quelle: <http://www.schienencontrol.gv.at/de/eisenbahnunternehmen.html>

² Quelle: <https://www.wko.at/Content.Node/branchen/oe/TransportVerkehr/Schienenbahnen/Mitglieder.html>

Private nicht vernetzte Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- Achenseebahn AG
- FeistritzalBahn Betriebs-GmbH*
- Innsbrucker Verkehrsbetriebe und StubaitalBahn GmbH
- Lokal-Bahn a.G. Mixnitz-St.Erhard*
- Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG
- Lokalbahn Payerbach – Hirschwang GmbH*
- Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee AG*
- Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
- NÖVOG Niederösterreichische Verkehrsorganisations-GmbH
- Pinzgauer Lokalbahn*
- Salzkammergutbahn GmbH
- Verbund Hydro Power AG (Reißeck Bergbahnen)
- Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

Anmerkung: * Unternehmen wird von der Schienen-Control GmbH nicht angeführt.

Die volkswirtschaftlichen Analysen beziehen sich auf folgende zehn Unternehmen:

Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb, Montafonerbahn, Niederösterreichische Verkehrsorganisations-GmbH, Raaberbahn, Salzburger Lokalbahnen, Steiermärkische Landesbahnen, Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft, Stubaitalbahn, Wiener Lokalbahnen und Zillertaler Verkehrsbetriebe.

Die Privatbahnen stehen mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand. Tabelle 1 skizziert wichtige Merkmale der analysierten Privatbahnen bezüglich Eigentümerverhältnisse und Streckennetz.

TABELLE 1: EIGENTÜMERSTRUKTUR UND STRECKEN DER UNTERSUCHTEN PRIVATBAHNEN

EISENBAHNUNTERNEHMEN	EIGENTÜMER	STRECKE
GRAZ-KÖFLACHER BAHN UND BUSBETRIEB GMBH	100% im Eigentum der Republik Österreich	Personenverkehr zwischen Graz-Köflach und Graz-Wies-Eibiswald sowie Güterverkehr
MONTAFONERBAHN AG	54,5% Stand Montafon; 11,5% Voralberger Illwerke AG; 11,2% Land Vorarlberg; 22% Streubesitz	Bludenz - Schruns
NIEDERÖSTERREICHISCHE VERKEHRSORGANISATIONS-GMBH	100% Land Niederösterreich	Mariazellerbahn, Waldviertelbahn, Wachaubahn, Reblaus Express, Citybahn Waidhofen, Schneebergbahn
RAABERBAHN AG	65,6% Republik Ungarn, rund 28,2% Republik Österreich und rund 6,1% der Strabag SE	Győr-Sopron-Ebenfurth, Sopron-Szombathely, Szombathely-Szentgotthard, Szombathely-Köszeg, Hegyeshalom-Rajka Körmend-Zalalövö
SALZBURG AG – SALZBURGER LOKALBAHN	Im Besitz der Salzburg AG, die zu 42,6% dem Land Salzburg, zu 31,3% der Stadt Salzburg und zu 26,1% der Energie AG Oberösterreich gehört	Salzburg-Lamprechtshausen; Bürmoos-Trimmelkam
STEIERMARKBAHN TRANSPORT UND LOGISTIK GMBH	im Eigentum der Steiermärkischen Landesbahnen (100% Land Steiermark)	Gleisdorf–Wiener Neustadt, Donauachse
STERN & HAFFERL VERKEHRSGESMBH	Stern & Hafferl Holding GmbH: 99,725% Stern & Hafferl Verwaltungs-GmbH: 0,275 %	Linz–Eferding–Peuerbach/Neumarkt-Kallham, Lambach–Gmunden, Gmunden–Vorchdorf, Vöcklamarkt–Attersee, Straßenbahn Gmunden
Stubaitalbahn	Innsbrucker Kommunalbetriebe Aktiengesellschaft (Anteil: 51 %) Land Tirol (Anteil: 4 %) Landeshauptstadt Innsbruck (Anteil: 45 %)	Innsbruck - Fulpmes
WIENER LOKALBAHNEN	WIENER STADTWERKE Holding AG: 99,94 % WIENER STADTWERKE Vermögensverwaltung GmbH: 0,06 %	Baden Josefsplatz - Wien Oper
ZILLERTALER VERKEHRSBETRIEBE	60,8% diverse Tiroler Gemeinden, 4,9% Republik Österreich und Rest Streubesitz	Jenbach - Mayrhofen

Quelle: Recherche durch Economica, unter Heranziehung des Jahresberichts der Schienencontrol (2015).

2 Die volkswirtschaftlichen Effekte der Betriebsleistung der Privatbahnen

Die Betriebsleistung der Privatbahnen konstituiert sich im Kern als eine Transportdienstleistung zwischen zwei geografischen Punkten. Dabei handelt es sich jedoch nicht um eine eindimensionale Dienstleistung, die stilisiert allenfalls zwischen Personen- und Güterverkehrsdienstleistungen unterscheiden würde, vielmehr ist eine Vielzahl unterschiedlicher Wertschöpfungsketten, die sich zu komplexen Wertschöpfungsnetzwerken zusammenfügen, in ihrer regionalwirtschaftlichen wie gesamtwirtschaftlichen Relevanz zu berücksichtigen.

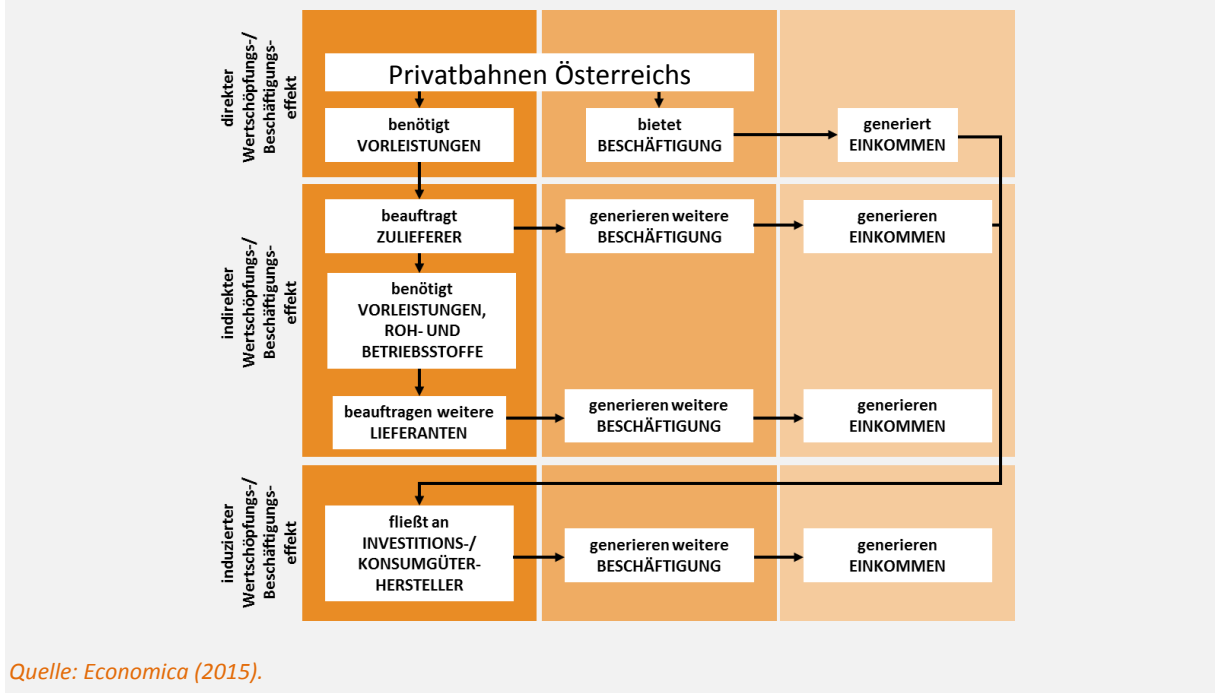
Exemplarisch angeführt seien „landseitige“ Leistungen ebenso wie die Reparatur- und Wartungsdienstleistungen der Werkstätten oder die hauseigene Ausbildungskompetenz. Bei diesem analytischen Zugang konstituiert das eigentliche Angebot an Transportdienstleistungen mithin lediglich eine Teilmenge der insgesamt weitaus höheren Betriebsleistung aller Privatbahnen. Das methodische Instrument der Wahl zur Untersuchung dieser Effekte ist ein bis auf die NUTS-II-Ebene (Bundeslandebene) herunterreichendes, multiregionales Input/Output-Modell.

In diesem Kapitel wird der gesamtwirtschaftliche Beitrag der Privatbahnen in Hinblick auf die von ihr generierte Bruttowertschöpfung und Beschäftigung quantifiziert. Unter Verwendung eines Input-Output Modells lassen sich insgesamt drei verschiedene Effekttypen unterscheiden. Konkret sind dies:

- der direkte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekt,
- der sich aus den Zulieferbeziehungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette ableitende indirekte Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekt sowie
- die aus der Einkommensverwendung resultierenden induzierten Effekte.

Für die Berechnung der volkswirtschaftlichen Effekte wird, aufbauend auf der nationalen Input-Output Tabelle der Privatbahnen, eine Input-Output Analyse durchgeführt. Dies ist eine häufig verwendete Methode in der empirischen Wirtschaftsforschung. Mit ihrer Hilfe lassen sich die wechselseitig verknüpften Liefer- und Bezugsstrukturen einzelner Wirtschaftssektoren erfassen und die gesamtwirtschaftlichen Effekte quantifizieren. Auf Basis der Vorleistungsverflechtungen und der Input-Struktur können dann entsprechende Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikatoren berechnet werden, welche die Beziehung zwischen Endnachfrage und Gesamtgüterproduktion abbilden.

ABBILDUNG 1: METHODISCHE VORGEHENSWEISE: DIREKTE, INDIREKTE UND INDUZIERTE EFFEKTE



2.1 Wertschöpfungsrelevante Ausgaben der Privatbahnen

Die wertschöpfungsrelevanten Gesamtausgaben setzen sich aus Personal- und Sachkosten zusammen, wobei der importierte Anteil abgezogen wird:

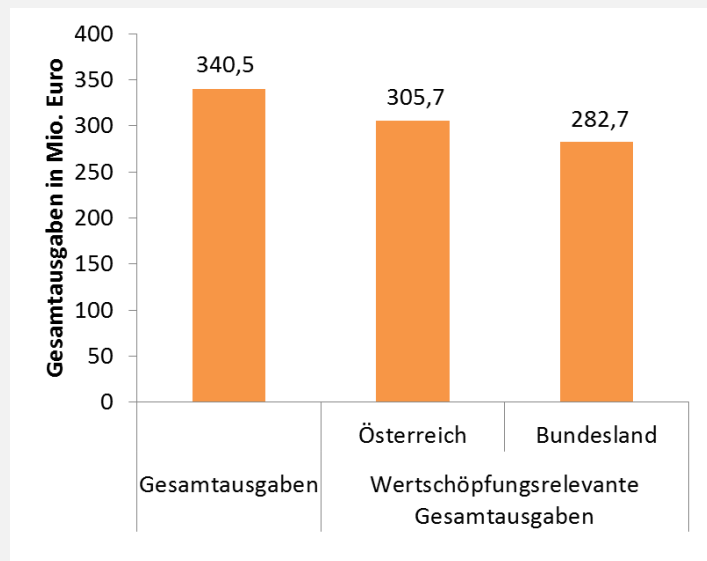
TABELLE 2: WERTSCHÖPFUNGSRELEVANTEN GESAMTAUSGABEN IN MIO. EURO

Gesamtausgaben:	340,5
Importe:	34,8
Wertschöpfungsrelevante Gesamtausgaben:	305,7

Quelle: *Economica (2015)*.

Aus Abbildung 2 wird ersichtlich, dass im Durchschnitt aller betrachteten Privatbahnen die inländischen wertschöpfungsrelevanten Gesamtausgaben in Höhe von 305,7 Millionen Euro zu 92 Prozent im jeweiligen Bundesland wirksam werden, und sich die restlichen Effekte auf die anderen Bundesländer verteilen.

ABBILDUNG 2: GESAMTAUSGABEN DER PRIVATBAHNEN IM JAHR 2013



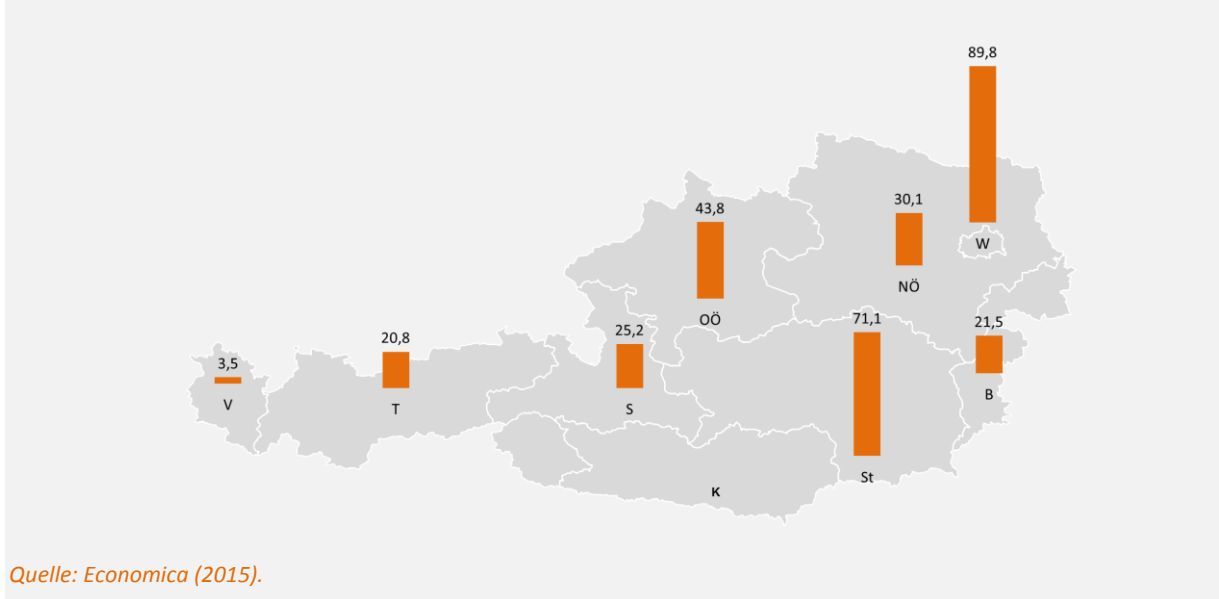
Quelle: *Economica* (2015).

Die wertschöpfungsrelevanten Gesamtausgaben der Betriebsleistung werden jenen Bundesländern zugerechnet, in denen sich der Geschäftssitz des Unternehmens befindet:

Burgenland:	Raaberbahn AG
Niederösterreich:	Niederösterreichische Verkehrsorganisations-GmbH
Oberösterreich:	Stern & Hafferl Gruppe
Salzburg:	Salzburger Lokalbahnen
Steiermark:	Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, Steiermärkische Landesbahnen
Tirol:	Stubaitalbahn, Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
Vorarlberg:	Montafonerbahn
Wien:	Wiener Lokalbahnen

Dies resultiert in einer gewissen Unschärfe bei der regionalen Zuteilung auf die Bundesländer. So werden z.B. die Gesamtausgaben der Wiener Lokalbahnen zur Gänze Wien zugerechnet, obwohl man auch argumentieren könnte, dass ein Teil in Niederösterreich anfällt. Unterstützt wird diese Argumentation dabei durch die geografische Lage des Streckennetzes.

ABBILDUNG 3: REGIONALE VERTEILUNG DER WERTSCHÖPFUNGSRELEVANTEN GESAMTAUSGABEN IN MIO EURO

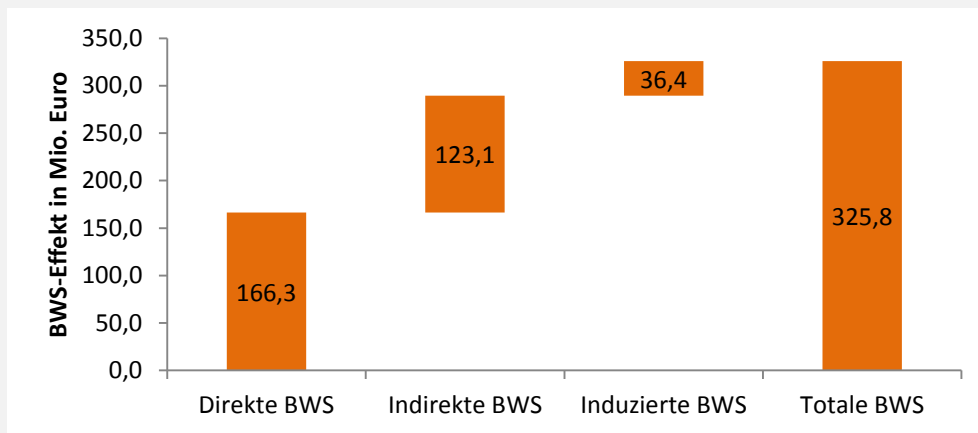


2.2 Wertschöpfungseffekte der Betriebsleistung der Privatbahnen

Die Bruttowertschöpfung, eine der wesentlichen Kennzahlen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, definiert sich als Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen (Bruttoproduktionswert) abzüglich dem Wert der im Produktionsprozess verbrauchten, verarbeiteten oder umgewandelten Waren und Dienstleistungen (Vorleistungen). Anders ausgedrückt bemisst die Bruttowertschöpfung jenen Betrag, der für die Entlohnung der Produktionsfaktoren Arbeit (Löhne und Gehälter) und Kapital (Gewinn, Fremdkapitalzinsen und Abschreibungen) zur Verfügung steht.

Durch die Privatbahnen entstand 2013 in Österreich eine totale Bruttowertschöpfung in Höhe von rund 326 Millionen Euro. Der totale Wertschöpfungseffekt, welcher in Österreich wirksam wird, beläuft sich damit auf 0,11 Prozent des österreichischen Bruttoinlandsprodukts, d.h. jeder 880ste in Österreich erwirtschaftete Euro ist entweder unmittelbar oder mittelbar den Privatbahnen zuzuschreiben. Dabei entfielen 166,3 Millionen Euro auf die die direkten Effekte, weitere 123,1 Millionen Euro entstanden durch indirekte Wertschöpfung und schließlich wurde noch zusätzliche Wertschöpfung in Höhe von 36,4 Millionen Euro induziert. Der Multiplikator der Bruttowertschöpfung betrug somit 1,96.

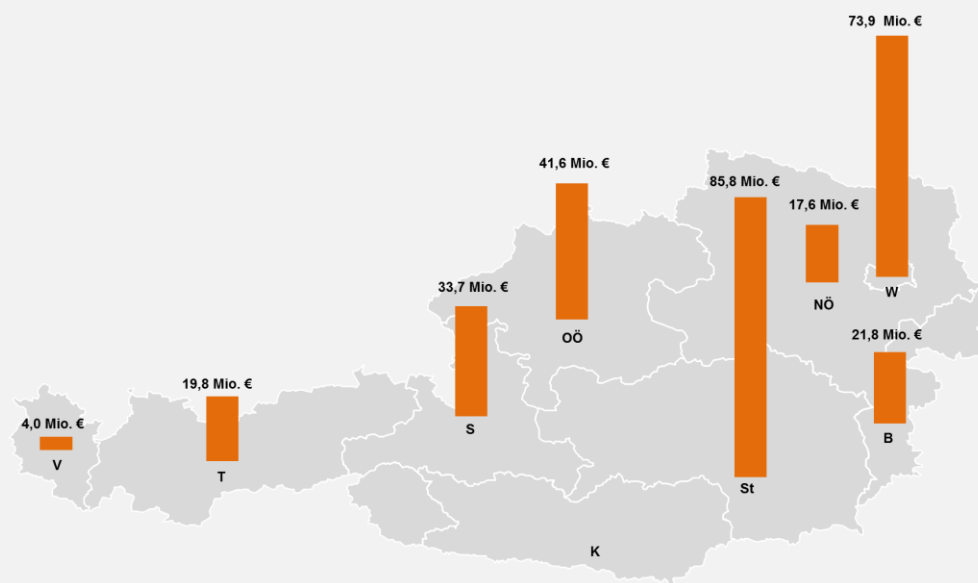
ABBILDUNG 4: WERTSCHÖPFUNGSEFFEKT INSGESAMT IN ÖSTERREICH IN MIO. EURO



Quelle: *Economica* (2015).

Im Mittel gibt es nur geringe Wertschöpfungsabflüsse (8,5 Prozent) von dem jeweilig untersuchten Bundesland in die restlichen Bundesländer. Dies bedeutet, dass die regionalen Ausgaben auch wieder vorwiegend in regionaler Wertschöpfung münden.

ABBILDUNG 5: WERTSCHÖPFUNGSEFFEKT IN DEN BUNDESLÄNDERN

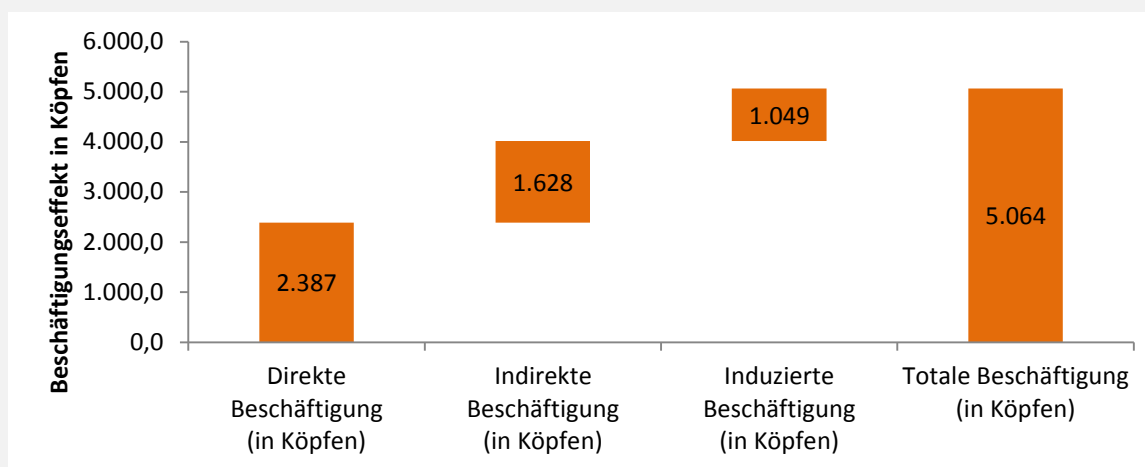


Quelle: *Economica* (2015).

2.3 Beschäftigungseffekte der Betriebsleistung der Privatbahnen

2.387 Personen fanden im Jahr 2013 in den Unternehmen der untersuchten Privatbahnen eine Beschäftigung. Über die Verflechtung mit Vorleistungsbetrieben im Inland und durch die sogenannten Einkommenseffekte wurden in Österreich weitere 2.677 Arbeitsplätze (indirekte und induziert) geschaffen bzw. abgesichert. Der Gesamteffekt von 5.064 Beschäftigten entspricht einem Anteil von 0,15 Prozent aller in Österreich beschäftigten Personen³.

ABBILDUNG 6: BESCHÄFTIGUNGSEFFEKT IN ÖSTERREICH IN KÖPFEN



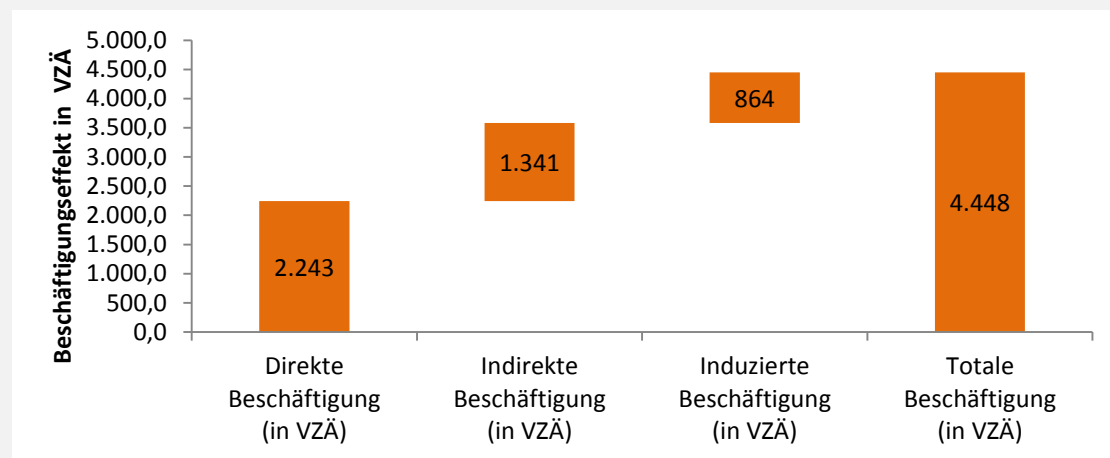
Quelle: *Economica* (2015).

Die Betriebsleistung der untersuchten Privatbahnen hat einen Beschäftigungsmultiplikator von 2,1. Dies bedeutet, dass mit jedem bei den Regionalbahnen Beschäftigten werden weitere 1,1 Arbeitsplätze im Wertschöpfungsnetzwerk abgesichert.

Bei der Betrachtung in Vollzeitäquivalenten reduziert sich der Beschäftigungsmultiplikator etwas auf 2,0. Dies ist darauf zurückzuführen, dass bei den Regionalbahnen mehr als 94 von 100 Personen vollzeitbeschäftigt (direkter Beschäftigungseffekt) sind.

³ Auf Basis 3.483.021 Beschäftigter in Österreich (Quelle: HVSU, Statistische Daten aus der Sozialversicherung – Beschäftigte in Österreich Jahresdurchschnitt 2013).

ABBILDUNG 7: BESCHÄFTIGUNGSEFFEKT IN ÖSTERREICH IN VOLLZEITÄQUIVALENTEN



Quelle: *Economica* (2015).

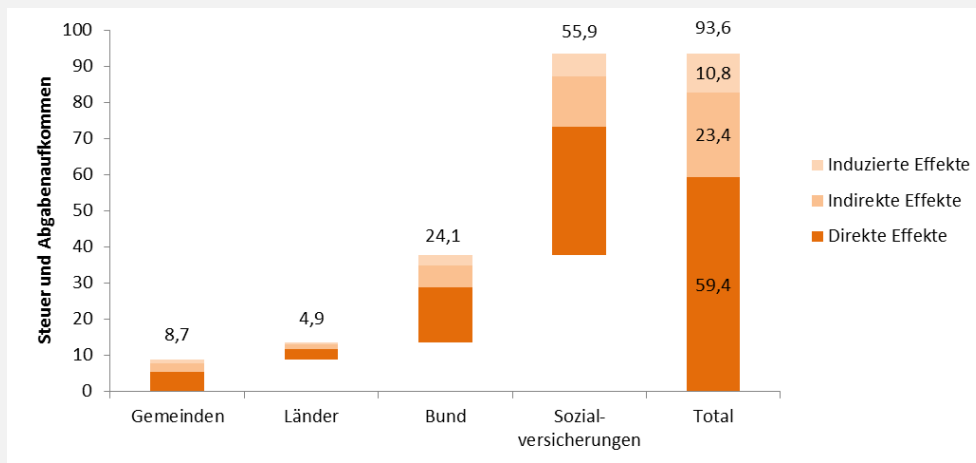
2.4 Fiskalische Effekte der Betriebsleistung der Privatbahnen

Im Jahr 2013 betrug das Steuer- und Abgabenaufkommen der untersuchten Unternehmen rund 93,6 Mio. Euro⁴. Der fiskalische Betrag entspricht damit etwa Vergnügungssteuern (104 Mio. Euro). Den überwiegenden Teil machten dabei die direkten Steuer- und Abgabeneffekte in Höhe von 59,4 Mio. Euro aus. Hinzu kamen indirekte Effekte in Höhe von 23,4 Mio. Euro und schließlich induzierte Fiskaleffekte im Ausmaß von 10,8 Mio. Euro.

Aufgeschlüsselt nach Gebietskörperschaften profitierten von diesen lohnabhängigen Steuern und Abgaben die Sozialversicherungen mit 55,9 Mio. Euro am meisten, der Bund konnte Einnahmen in Höhe von 24,1 Mio. Euro verbuchen, während Bundesländer 4,9 Mio. Euro erhielten und den Gemeinden 8,7 Mio. Euro zuflossen.

⁴ Alle Darstellungen der fiskalischen Leistungen bauen auf den übermittelten Datensätzen der untersuchten Unternehmen sowie den Ergebnissen der Input-Output-Analyse auf.

ABBILDUNG 8: LOHNABHÄNGIGES STEUER- UND ABGABENAUFKOMMEN DER BETRIEBSLEISTUNG



Quelle: *Economica* (2015).

3 Investitionen der Privatbahnen

Dieses Modul ermittelt die durch Ausgaben in die Infrastruktur generierte Wertschöpfung und Beschäftigung in Österreich. Die von Infrastrukturinvestitionen ausgehenden Effekte auf das Wirtschaftswachstum und auf die Produktivität sind prinzipiell zwei unterschiedlichen Wirkungshorizonten zuzuordnen:

Kurzfristig (das heißt, während der Bauphase) lösen Infrastrukturinvestitionen gesamtwirtschaftliche Nachfrageimpulse aus, welche bei nicht voll ausgelasteten Kapazitäten positiv auf Wertschöpfung und Beschäftigung sowie auf das Steuer- und Sozialversicherungsabgabenaufkommen wirken.

Langfristig (das heißt, während der Betriebsphase) gehen mit Infrastrukturinvestitionen additionalen Angebotsimpulse einher. Die Verfügbarkeit zusätzlicher oder leistungsfähigerer Infrastruktur erhöht die Produktivität des (inländischen) Unternehmenssektors.

Die von Investitionen ausgehenden Effekte bei dieser Analyse beziehen sich auf die unmittelbaren Auswirkungen von Infrastrukturinvestitionen.

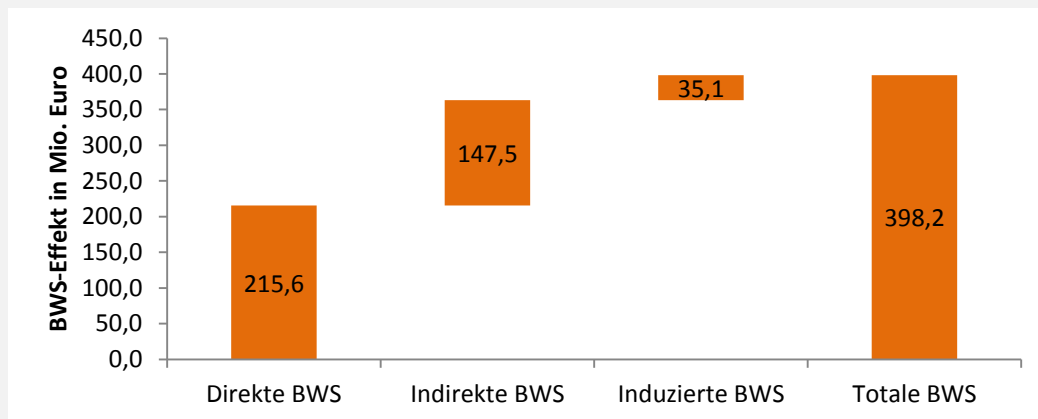
Die Investitionen in die Infrastruktur der Privatbahnen umfassen unter anderem die Ausgaben in Um- und Neubauten von Haltestellen, die Ertüchtigung von Gleis- und Stellanlagen und die Anschaffung von rollendem Material. Anhand eines multiregionalen Input/Output-Modells können die dadurch ausgelösten Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und fiskalischen Effekte für jedes Bundesland und Österreich bestimmt werden.

3.1 Wertschöpfungseffekte der Investitionsleistung der Privatbahnen

Die 643 Mio. Euro wertschöpfungsrelevanten Investitionsausgaben in den betrachteten 10 Jahren lösten im Durchschnitt ca. 40 Millionen Euro Wertschöpfung pro Jahr in Österreich aus, wobei knapp über 34 Millionen Euro im jeweiligen Bundesland verbleiben.

In Summe belief sich der Wertschöpfungseffekt der Investitionsleistung zwischen 2004 bis 2013 auf 398,2 Millionen Euro in Österreich, wobei 215,6 Millionen Euro auf den direkten Effekt entfielen, 147,5 Millionen Euro an indirekter Wertschöpfung ausgelöst wurden und 35,1 Millionen Euro induzierte Wertschöpfung erreicht wurde. Aus diesen Werten ergibt sich ein Wertschöpfungsmultiplikator von 1,85.

ABBILDUNG 9: WERTSCHÖPFUNGSEFFEKT INVESTITION 2004-2013 , INSGESAMT IN ÖSTERREICH

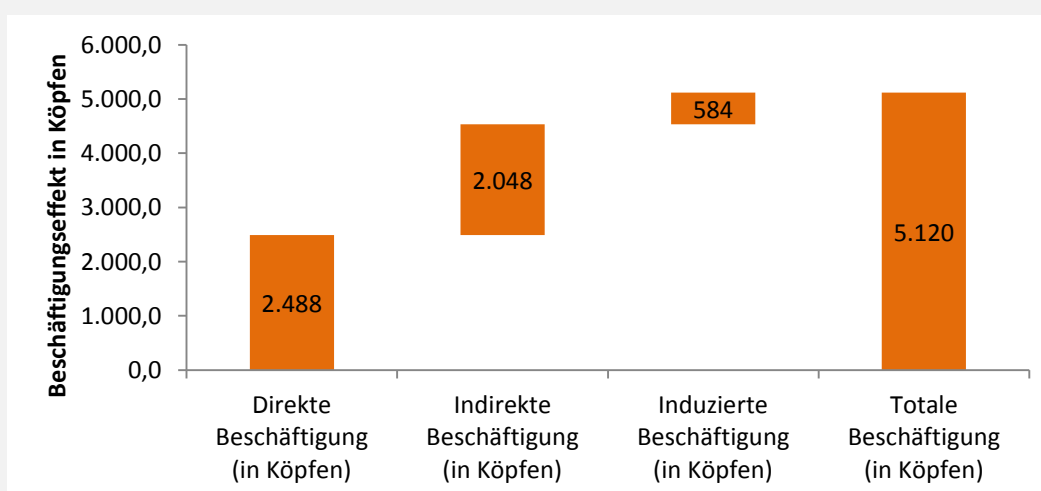


Quelle: *Economica* (2015).

3.2 Beschäftigungseffekte der Investitionsleistung der Privatbahnen

Mit den Investitionen im Zeitraum 2004-2013 war insgesamt ein Beschäftigungseffekt von 5.120 Personen verbunden. Dabei wurden 2.488 Personen direkt beschäftigt, 2.048 Beschäftigungsverhältnisse entstanden indirekt und 584 weitere Beschäftigungen wurden induziert. Der Beschäftigungsmultiplikator der Investitionsausgaben lag somit bei 2,1.

ABBILDUNG 10: BESCHÄFTIGUNGSEFFEKT INVESTITION 2004-2013, INSGESAMT IN ÖSTERREICH

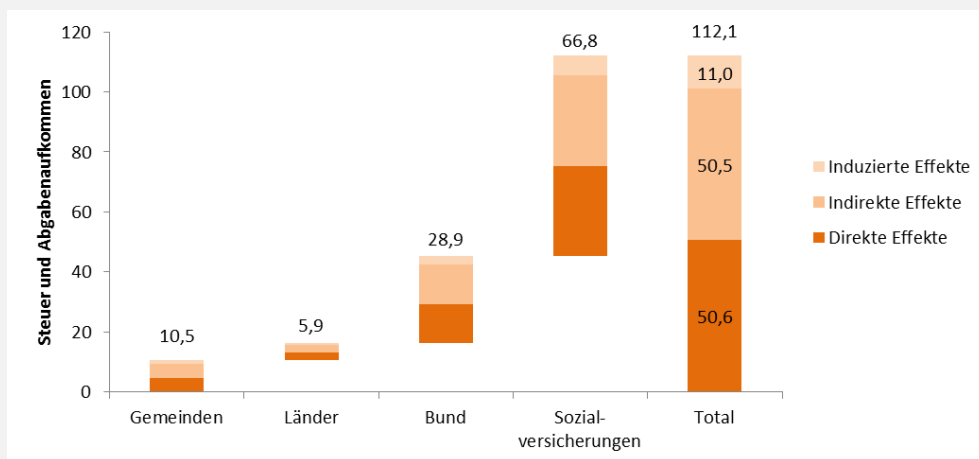


Quelle: *Economica* (2015).

3.3 Fiskalische Effekte der Investitionsleistung der Privatbahnen

Der direkte Effekt machte 50,6 Millionen Euro aus und lag damit nur geringfügig über dem indirekten Wert, der 50,5 Millionen betrug. Des Weiteren wurden 11,0 Millionen Euro an induzierten Effekten ausgelöst. Aus Perspektive der Steuer- bzw. Abgabeneempfänger erhielten die Sozialversicherungen mit knapp 67 Millionen an die 60 Prozent des Gesamtaufkommens. Dem Bund flossen in etwa 29 Millionen Euro zu, den Ländern beinahe 6 Millionen Euro und die Gemeinden erhielten 10,5 Millionen Euro.

ABBILDUNG 11: LOHNABHÄNGIGES STEUER- U. ABGABENAUFKOMMEN INVESTITIONEN 2004-2013



Quelle: *Economica* (2015).

4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Eigentümerstruktur und Strecken der untersuchten Privatbahnen	4
Tabelle 2: Wertschöpfungsrelevanten Gesamtausgaben in Mio. Euro	6
Tabelle 3: Bahnen in Österreich von A-Z (Schienen-Control GmbH)	19

5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Methodische Vorgehensweise: Direkte, indirekte und induzierte Effekte	6
Abbildung 2: Gesamtausgaben der privatbahnen im jahr 2013	7
Abbildung 3: Regionale Verteilung der wertschöpfungsrelevanten Gesamtausgaben in mio euro	8
Abbildung 4: Wertschöpfungseffekt Insgesamt in Österreich in mio. euro	9
Abbildung 5: Wertschöpfungseffekt in den Bundesländern	9
Abbildung 6: Beschäftigungseffekt in Österreich in Köpfen	10
Abbildung 7: Beschäftigungseffekt in Österreich in Vollzeitäquivalenten	11
Abbildung 8: Lohnabhängiges Steuer- und Abgabenaufkommen der Betriebsleistung	12
Abbildung 9: Wertschöpfungseffekt Investition 2004-2013 , Insgesamt in Österreich	14
Abbildung 10: Beschäftigungseffekt Investition 2004-2013, Insgesamt in Österreich	14
Abbildung 11: Lohnabhängiges Steuer- u. Abgabenaufkommen Investitionen 2004-2013	15

6 Begriffsdefinitionen

Arbeitnehmerbeiträge SV Arbeitnehmerbeiträge Sozialversicherung umfasst die gesetzlich vorgeschriebenen Anteile der Dienstnehmer an den Beiträgen zu den Sozialversicherungen.

Beschäftigung in Köpfen und in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) Werden Beschäftigungseffekte in Köpfen ausgewiesen, gibt die Kennzahl darüber Auskunft, wie viele Personen unabhängig vom Beschäftigungsausmaß (Voll- oder Teilzeit) angestellt sind.

Die Angabe von Vollzeitäquivalenten hingegen bedeutet, dass alle Angestellten in Relation zu einem Beschäftigungsausmaß von 100 Prozent gesetzt werden.

Bruttowertschöpfung (BWS) Als Kennzahl der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung definiert sich diese als Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen (Bruttoproduktionswert) abzüglich dem Wert der im Produktionsprozess verbrauchten, verarbeiteten oder umgewandelten Waren und Dienstleistungen (Vorleistungen). Anders ausgedrückt bemisst die Bruttowertschöpfung jenen Betrag, der für die Entlohnung der Produktionsfaktoren Arbeit (Löhne und Gehälter) und Kapital (Gewinn, Fremdkapitalzinsen und Abschreibungen) zur Verfügung stehen.

Direkte Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungseffekt Dieser umfasst jenen Wert an Bruttowertschöpfung bzw. Beschäftigung, der direkt im betrachteten Unternehmen erwirtschaftet bzw. an Beschäftigung generiert wird.

Indirekter Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungseffekt Der indirekte Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungseffekt leitet sich aus den Zulieferbeziehungen (Vorleistungsverflechtungen) entlang der gesamten Wertschöpfungskette ab (z.B. benötigt eine Bank Strom, Bürobedarf, Reinigung etc. – dadurch wird die Endnachfrage in der Elektrizitätswirtschaft, im Handel sowie unternehmensbezogenen Dienstleistungen angeregt; diese Unternehmen benötigen wiederum

Vorleistungen, usw.)

Induzierter Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungseffekt	Die im direkten und indirekten Effekt geschaffenen bzw. abgesicherten Arbeitsplätze generieren Einkommen, die einen höheren Konsum von Gütern und Dienstleistungen – verglichen mit der Situation ohne Arbeitsplatz – erlauben. Dieses zusätzliche Einkommen wird von den Beschäftigten wieder (vor allem zu Konsumzwecken) ausgegeben. Dies regt die Endnachfrage in den entsprechenden Sektoren (insbes. Einzelhandel) an.
Kapitalertragssteuer (KESt)	KESt gibt die abgeführte Kapitalertragsteuer auf Kapitalerträge der Bankkunden an.
KESt auf Zinsen	KESt auf Zinsen umfasst die Zahlungen an Kapitalertragsteuer auf Zinserträge der Bankkunden.
Lohnsteuer	Lohnsteuer fasst die im Wege des automatischen Abzugs von den Bezügen der Dienstnehmer abgeführten Zahlungen zusammen.
Umsatz	Als Umsatz seien im Folgenden die Betriebserträge zusammengefasst, welche sich aus den Positionen Zinsüberschuss, Provisionsüberschuss, Handelsergebnis, dem Ergebnis aus at equity bilanzierten Unternehmen sowie dem sonstigen betrieblichen Ergebnis zusammensetzen.
Umsatzsteuer (USt)	Umsatzsteuer weist den Netto-Betrag zwischen einbehaltener Umsatzsteuer und dem Vorsteuerabzug aus.
Wertschöpfungs- und Beschäftigungsmultiplikator	Der Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungsmultiplikator stellt dar, um wie viel der totale Effekt den ursprünglichen, direkten Effekt übersteigt. Je höher der Multiplikator, desto größer der volks- und regionalwirtschaftliche „Hebel“. Berechnet wird der Multiplikator als Quotient aus totalem Bruttowertschöpfungseffekt und direktem Bruttowertschöpfungseffekt.

ANHANG

TABELLE 3: BAHNEN IN ÖSTERREICH VON A-Z (SCHIENEN-CONTROL GMBH)

Achenseebahn	ÖBB-Holding
Bayerische Oberlandbahn	ÖBB-Personenverkehr
Cargo Center Graz	ÖBB-Produktion
Cargo Service	ÖBB-Technische Services
City Air Terminal Betriebsgesellschaft	PKP CARGO
DB Fernverkehr	Raaberbahn
DB Regio	Raaberbahn Cargo
ECCO Rail	Rail Cargo Austria
ERS Railways	Rail Cargo Hungaria
Floyd Szolgáltató	Metrans Railprofi Austria
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb	Rhomberg Bahntechnik
Innsbrucker Verkehrsbertriebe und Stubaitalbahn	RTS Rail Transport Service
Linzer Lokalbahn	Safety4you Baustellenlogistik
Logistik Service	Salzburger Lokalbahn
Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg	Salzkammergutbahn
LTE Logistik und Transport	Steiermarkbahn Transport und Logistik
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion	Steiermärkische Landesbahnen
MEV Independent Railway Services	Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft
Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard	TX Logistik Austria
Montafonerbahn	Verbund Austrian Hydro Power
Neusiedler Seebahn	WESTbahn Management
Niederösterreichische Schneebergbahn	Wiener Lokalbahnen
Niederösterreichische Verkehrsorganisation	Wiener Lokalbahnen Cargo
	Zillertaler Verkehrsbetriebe

Quelle: Schienen-Control GmbH (2015).



AutorInnen:
Berrer, H., Helmenstein, C., Kleissner, A.

Titel:
Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Privatbahnen

© 2015 Economica
Institut für Wirtschaftsforschung
Institute of Economic Research
Liniengasse 50-52
A-1060 Wien
www.economica.at
