



STANDORTEFFEKTE UND STADTENTWICKLUNGSPULSE VON BAHNHOF SINVESTITIONEN





INHALT

Executive Summary	4
1. Mikroökonomische Nutzeneffekte von Bahnhofoinvestitionen	7
2. Kaufkrafteffekte im Bereich der BahnhofCity Wien West	11
3. Stadtentwicklungsimpulse durch den Bahnhofoumbau Praterstern	16
4. Stadtentwicklungsimpulse durch den Bahnhofo Neubau in Linz	20
5. Regionale Wertschöpfung durch den Bahnhofo Neubau in Leibnitz	24
6. Betriebsansiedlungseffekte von Bahnhöfen	28
7. Hauptbahnhof Wien	31
8. Konjunkturelle Effekte von Infrastrukturinvestitionen	35
Ausblick	39

EXECUTIVE SUMMARY

Standorteffekte und Stadtentwicklungsimpulse von Bahnhofsinvestitionen

Die wirtschaftlichen Auswirkungen von Bahnhofsinvestitionen gehen weit über die mit der Bau- und Betriebsphase verbundenen Nachfrageeffekte hinaus. Aus mikroökonomischer Perspektive profitieren Bahnkunden unmittelbar von der erhöhten Attraktivität eines Bahnhofs und seiner Umgebung. Ebenso sind auf makroökonomischer Ebene substanzielle Effekte damit verbunden. So kann die Investitionstätigkeit die Bau- und Geschäftstätigkeit in der Umgebung steigern und damit einen Impuls für die Stadtentwicklung auslösen. Stimulierende Effekte sind dabei nicht nur auf den städtischen Bereich beschränkt, denn auch für den ländlichen Raum ist festzustellen, dass mit Bahnhöfen eine erhöhte wirtschaftliche Dynamik verbunden sein kann.

Mikroökonomische Nutzeneffekte von Bahnhofsinvestitionen

Bahnkunden sind primär an einem attraktiven Angebot an Bahnverbindungen interessiert, was die Existenz und Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen generell voraussetzt. Abgesehen von kurzen Fahrtzeiten und einer hohen Intervalldichte steigt der Kundennutzen auch durch eine zeitgemäße Ausstattung des Wagenmaterials sowie durch ein attraktives Angebot an Bahnhofsinfrastruktur.

Während in vielen kleineren Stationen primär helle, saubere, überdachte und mit genügend Sitzplätzen ausgestattete Warteräume ausreichen, erfüllen die meisten Bahnhöfe über die Verkehrsfunktion hinausgehende Bedürfnisse. Ein entsprechender Branchenmix aus Nahversorgern und weiteren Anbietern von Konsumgütern in Verbindung mit gastronomischen Angeboten in Form von Cafés und Restaurants sowie anderen Dienstleistungen erlaubt es, diverse Besorgungen sozusagen en passant zu erledigen. Moderne Bahnhöfe dieser Art wirken sich einerseits positiv auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus, andererseits profitieren die in der Bahnhofsumgebung ansässigen oder beschäftigten Personen vom erweiterten Waren- und Dienstleistungsangebot.

Kaufkrafteffekte im Bereich der BahnhofCity Wien West

Die an den Wiener Westbahnhof angrenzenden Stadtviertel attrahierten in der jüngsten Vergangenheit vermehrt Einwohner mit einer über dem Bezirksdurchschnitt liegenden Kaufkraft. Verglichen mit der Entwicklung im übrigen 15. Bezirk verzeichnete die Umgebung des Westbahnhofs zwischen 2003 und 2011 einen höheren Zuwachs an verfügbarem Einkommen. Die Kaufkraft liegt zwar noch immer unter dem Durchschnitt der Stadt Wien, aber für den untersuchten Bereich ist im Unterschied zum restlichen Teil des 15. Bezirks eine signifikant bessere Entwicklung sowie ein Angleichungsprozess festzustellen.

Stadtentwicklungsimpulse durch den Bahnhofsumbau Praterstern

Bahnhöfe prägen wegen ihrer Größe ganze Stadtviertel. Sie sind in ihrem Erscheinungsbild und ihrer Funktionalität häufig ein mitentscheidender Faktor für die Entwicklung ihrer unmittelbaren Umgebung. In Wien wurden in den letzten zehn Jahren unter anderem der Westbahnhof und der Bahnhof Praterstern umgebaut, der neue Hauptbahnhof mit dem ihn umgebenden Stadtviertel wird ebenfalls in den kommenden Jahren vollständig fertiggestellt. Eine Analyse der geförderten Wohnbausanierungen zeigt, dass in der näheren Umgebung des Pratersterns nach dem Bahnhofsumbau vermehrt Sanierungen stattfanden. Auch rückte der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit bei geförderten Immobiliensanierungen pro Flächeneinheit nach der Fertigstellung des Bahnhofs im Jahre 2008 näher an den Bahnhof heran.

Negatives Image rund um den Hauptbahnhof Linz passé

Beim Linzer Hauptbahnhof konnten in Hinblick auf die Anzahl der Wohnungsneubauten beziehungsweise Wohnungsrenovierungen keine statistisch relevanten Unterschiede zwischen den Sprengeln im unmittelbar an den Hauptbahnhof angrenzenden Viertel und dem Vergleichsgebiet (Altstadtviertel, Rathausviertel und Kaplanhofviertel) festgestellt werden. Im Aggregat liegt im Neustadt- und Volksgartenviertel nach dem Bahnhofsneubau eine höhere Immobilienbautätigkeit vor als im Durchschnitt der betrachteten Sprengel der Innenstadt von Linz. Für die beiden angrenzenden Viertel ging insgesamt ein positiver Impuls vom neuen Bahnhof aus, sodass diese Viertel eine überdurchschnittliche städtebauliche Aufwertung erfahren haben.

Regionale Wertschöpfung durch den Bahnhof Leibnitz als Nahverkehrs- und Umsteigeknoten in der Südsteiermark

Im Juli 2012 erfolgte die Fertigstellung des neuen Bahnhofsgebäudes in Leibnitz, der als Nahverkehrs- und Umsteigeknoten in der südlichen Steiermark fungiert. Für das Gesamtprojekt (inklusive Personentunnel mit Liftanlagen, verglaste Wartekojen, vergrößertes Bahnhofsdach, elektronische Zugzielanzeigen etc.) wurde ein Investitionsvolumen von rund 4 Mio. Euro aufgewendet. Insgesamt wurde durch den Bahnhofsneubau in Leibnitz ein Bruttowertschöpfungseffekt im Ausmaß von 2,5 Mio. Euro in der Steiermark ausgelöst. Damit einher ging ein Beschäftigungseffekt im Umfang von 53 Personenjahren.

Betriebsansiedlungseffekte von Bahnhöfen

Bei der Wahl der Betriebsstätte spielt eine Vielzahl von Standortfaktoren eine Rolle, wobei eine gute Verkehrsverbindung sowohl beschaffungsseitig als auch absatzseitig von Bedeutung ist. Die Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur bestimmt die Erreichbarkeit des Unternehmens für Lieferanten und Beschäftigte. Diese allgemein gültigen Aussagen werden für die Modellregion Weinviertel auf der Grundlage eines statistischen Modells bestätigt. Im Vergleich der Gemeinden im Weinviertel untereinander weisen Orte mit einem Bahnhof eine höhere Betriebsansiedlungsdynamik im Bereich des Gewerbes und des Handwerks auf. Darüber hinaus befinden sich unter den Gemeinden mit geringer Betriebsansiedlungsdynamik ausschließlich Gemeinden ohne Bahnhof. Während in Gemeinden mit Bahnhof die Entfernung von Wien keinen Einfluss ausübt, trägt die Nähe zu Wien für die restlichen Gemeinden signifikant positiv zur Gründungsintensität bei. Das Vorhandensein eines Bahnhofs oder einer Haltestelle kann demnach die Nähe zu Ballungsräumen beziehungsweise Metropolregionen zumindest teilweise aufwiegen, wobei die Unterschiede in der Modellregion erst ab einer Entfernung von 25 Kilometer von Wien auftreten.

Hauptbahnhof Wien

Der Hauptbahnhof Wien, konzipiert als Durchgangsbahnhof, ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt, der positive Auswirkungen für die Bahnkunden hat. Kürzere Fahrtzeiten, eine bessere Erreichbarkeit auch im Sinne von Barrierefreiheit und ein vielfältiges Angebot von Einkaufsmöglichkeiten sind zu erwarten. Darüber hinaus erfährt das gesamte Areal eine Aufwertung mit neuen Wohnungen und Arbeitsplätzen, die mit entsprechender sozialer Infrastruktur ausgestattet werden. Die gesamten Baukosten des Wiener Hauptbahnhofs von beinahe einer Milliarde Euro lösen einen totalen Bruttowertschöpfungseffekt von ca. 640 Millionen Euro in Wien beziehungsweise 790 Millionen in Österreich aus. Damit geht ein österreichweiter Beschäftigungseffekt von über 11.000 Jahresbeschäftigungsplätzen einher. Aufgrund der zentralen Lage des Hauptbahnhofs wird sich zugleich die durchschnittliche Wegzeit aller Wiener Arbeitnehmer laut einer Simulationsrechnung reduzieren. Der daraus erwachsende volkswirtschaftliche Nutzen entspricht in etwa 4 Millionen Euro pro Jahr.

Konjunkturelle Effekte von Infrastrukturinvestitionen

Das im Rahmenplan 2014-2019 vorgezeichnete Investitionsprogramm für die Bahninfrastruktur erzeugt eine planbare und kontinuierliche Nachfrage nach Bauleistungen, die speziell in Phasen mit allgemein geringem Wirtschaftswachstum einen nicht unbedeutenden Beitrag für die Entwicklung beziehungsweise Stabilität der Gesamtwirtschaft erbringt. Der Bruttowertschöpfungseffekt der Eisenbahn-Infrastrukturinvestitionen während der Bauphase ist in den Jahren 2013 bis 2019 jeweils höher als 0,5 Prozent der Wertschöpfung Österreichs im Jahr 2013. Damit verbunden ist ein Beschäftigungseffekt von durchschnittlich 24.000 Jahresbeschäftigungsplätzen in diesem Zeitraum. Die Bedeutung von Bahnhofsinvestitionen kommt besonders in den Jahren 2013 und 2014 zum Tragen, in denen jeder fünfte Euro aller Infrastrukturinvestitionen für diesen Zweck aufgewendet wird.

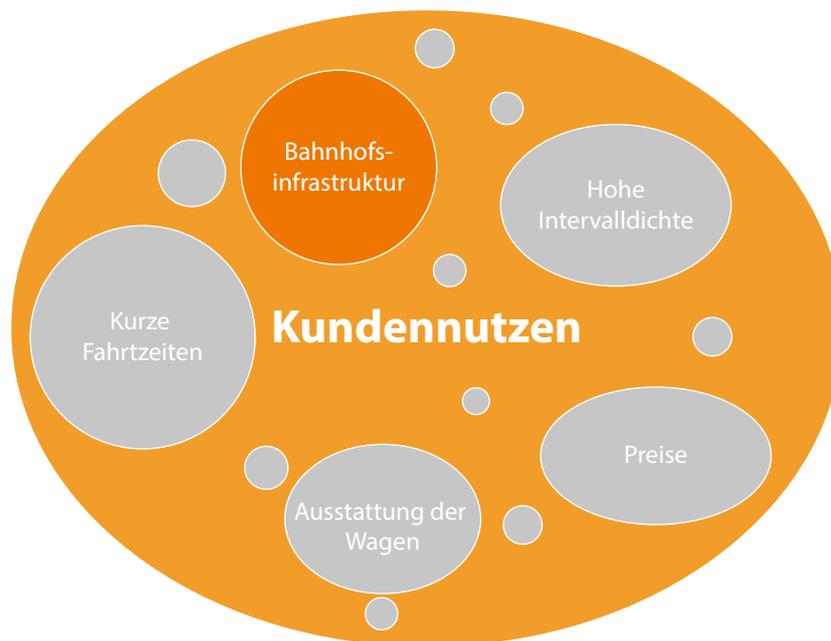
1. MIKROÖKONOMISCHE NUTZENEFFEKTE VON BAHNHOFSINVESTITIONEN

Bahnhöfe und Kundennutzen

Der Nutzen eines Bahnkunden wird von verschiedenen Faktoren bestimmt, wobei der Preis, die Fahrtdauer und die Intervalldichte unmittelbar eingehen. Darüber hinaus gibt es aber auch eine Reihe anderer Faktoren, die Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben. Neben der Ausstattung des Wagenmaterials kommt der Bahnhofsinfrastruktur hier eine besondere Bedeutung zu. Die Anforderungen an die Bahnhofsgebäude selbst sind im Laufe der Zeit gestiegen. Ein heller, überdachter Wartebereich mit einer ausreichenden Anzahl von Sitzplätzen verbunden mit beispielsweise (elektronischen) Informationstafeln trägt dazu bei, dass der Aufenthalt als angenehm und sicher empfunden wird.

Abbildung 1:

Einflussfaktoren auf den Bahnkundennutzen



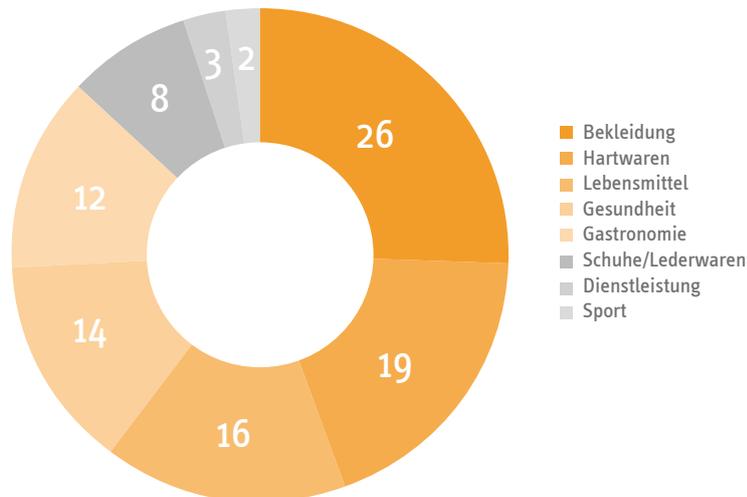
Quelle: Economica.

Bahnhöfe als Einkaufs- und Gastronomiezentrum

In vielen Stationen gibt es die Möglichkeit, sich mit Reiseproviant zu versorgen. Die Ansprüche der Bahnkunden an Bahnhöfe im urbanen Raum gehen aber weit darüber hinaus. Erwartet wird ein gastronomisches Angebot in Form von Cafés, Bäckereien, Imbissständen und Restaurants. Mit einem attraktiven Branchenmix von Geschäften können noch weitere Bedürfnisse gestillt werden. Lebensmittelhändler, Trafiken, Buchhändler und Floristen erweitern die Einkaufsmöglichkeiten, wobei bei größeren Bahnhöfen noch Geschäfte für Bekleidung, Gesundheit, Schuhe/Lederwaren und Sport hinzukommen. Abgerundet wird dieses Angebot durch diverse Dienstleistungen wie z.B. Poststellen, Bankfilialen und Telekommunikationsshops. Wie ein derartiger Branchenmix aussehen kann, illustriert die folgende Abbildung anhand der BahnhofCity Wien West.

Abbildung 2:

Branchenmix der BahnhofCity Wien West Anteile in Prozent



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB.

Anmerkung: Dargestellt ist der Anteil der Verkaufsfläche nach Branchen an der vermieteten Fläche in der BahnhofCity Wien West (Anteile in Prozent). Unter Hartwaren versteht man eine Vielzahl von Waren und Warengruppen, darunter vor allem die Sortimente Eisenwaren, Werkzeug, Beschläge, Schrauben, Befestigungstechnik, Sicherheitstechnik, Rasenmäher, Haushaltswaren, Glas, Porzellan/Keramik, Schneidwaren, Heimwerkerbedarf, Einbauküchen, Haushaltsgroß- und Elektrokleingeräte, Sanitärartikel und Arbeitsschutz.

Hauptsächlich profitieren die Bahnkunden von der verbesserten Ausstattung der Bahnhöfe, was auch zu einer vermehrten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beitragen kann. Daneben ergeben sich zudem Vorteile für die Bewohner und Beschäftigten in der Bahnhofsumgebung. So kann der Einkauf diverser Güter und die Nutzung der Gastronomieangebote in unmittelbarer Nähe erfolgen, ohne lange Wege in Kauf nehmen zu müssen. Die BahnhofCity Wien West vereint ca. 0,5 Prozent der Verkaufsfläche der Shopping Center Österreichs¹ auf sich und trägt dadurch zum Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ bei, da speziell für Bahnkunden zusätzliche Einkaufsfahrten teilweise entfallen.

Historisch gesehen fungierten Verkehrsknotenpunkte oftmals als zentrale Handelsstandorte. Diese Funktion wird heutzutage neben anderen auch von Bahnhöfen wahrgenommen, wobei die Bahn sowie die Handels- und Gewerbebetriebe wechselseitig voneinander profitieren. Einerseits verschafft die Bahn Händlern und Dienstleistern die erforderliche Kundenfrequenz, andererseits wird durch die erhöhte Angebotsvielfalt der Bahnhöfe das Bahnfahren attraktiver.

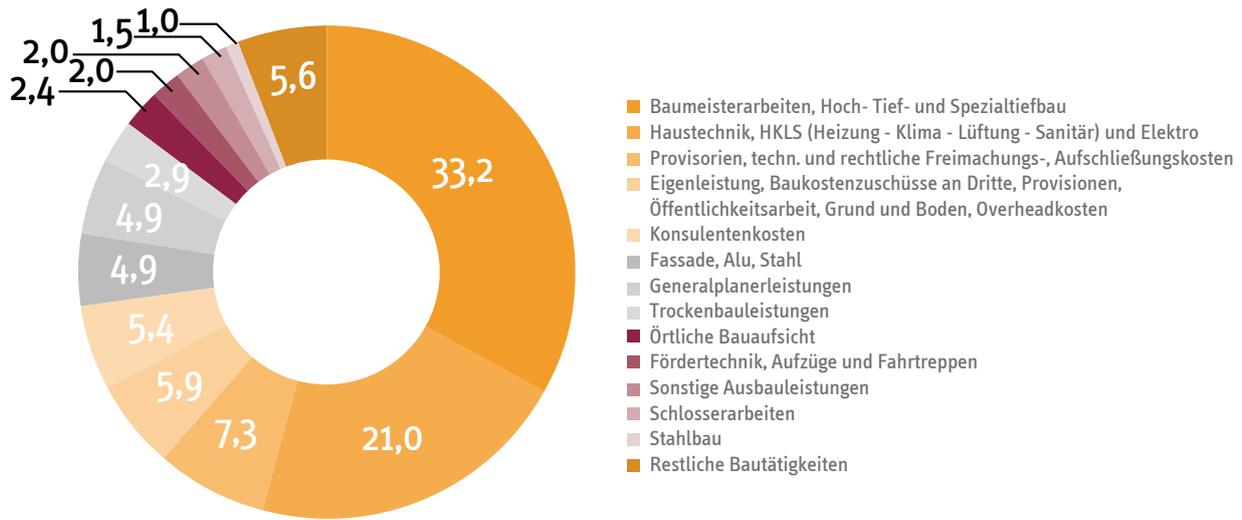
1) Quelle: ACSC Austrian Council of Shopping Centers.

Baumaßnahmen bei Bahnhoftinvestitionen

Allein der Neu- beziehungsweise Umbau eines Bahnhofs, ohne die Ertüchtigung der Gleisanlagen und Bahnsteige, erfordert eine Vielzahl verschiedener Tätigkeiten im gesamten Bahnhofsareal. Dies wird wiederum anhand des Beispiels BahnhofCity Wien West gezeigt. Die Gesamtinvestitionskosten (inklusive Bahnhofsprovisorium) der BahnhofCity Wien West von rund 205 Millionen Euro ergeben sich aus 750 Einzelbestellungen für Leistungen.

Abbildung 3:

Verteilung der Gesamtinvestitionskosten der BahnhofCity Wien West Anteile in Prozent



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB.
Anmerkung: Prozentwerte gerundet.

Nur ein Drittel der Arbeiten wird durch Baumeistertätigkeiten im Bereich Hoch- und Tiefbau abgedeckt, daneben ist eine Vielzahl von Handwerksbetrieben involviert.² Die Haustechnik mit den Sparten Heizung, Klima, Lüftung, Sanitär (HKLS) und Elektro ist wie bei anderen Großbaustellen ebenfalls von großer Bedeutung. Weitere Kostenkategorien sind Provisorien, Eigenleistungen, Baukostenzuschüsse an Dritte, Provisionen, Öffentlichkeitsarbeit, Grund und Boden, Overheads, Konsulenten, technische und rechtliche Freimachung und Aufschließung, Fassade, Generalplanerleistungen, Trockenbauleistungen, örtliche Bauaufsicht, Fördertechnik, Aufzüge und Fahrtreppen, sonstige Ausbauleistungen, Schlosserarbeiten und Stahlbau.

2) Daneben waren noch weitere Leistungen wie etwa Steinmetzarbeiten, Kunststeinarbeiten, Fliesen- und Glaserleistungen, Brandschutztüren, Türen und Tore, Malerei und Beschichtung, Feinschlosserarbeiten, Bodenlegerarbeiten, Notstrom, Schließfachsystem, Doppelbodeninstallation, Reinigung und Entsorgung, Telekomleistungen, Foodcourt-Möblierung, Wegeleitung, Blitzschutz und Schließsystem zur Abwicklung dieses Bauprojekts erforderlich.

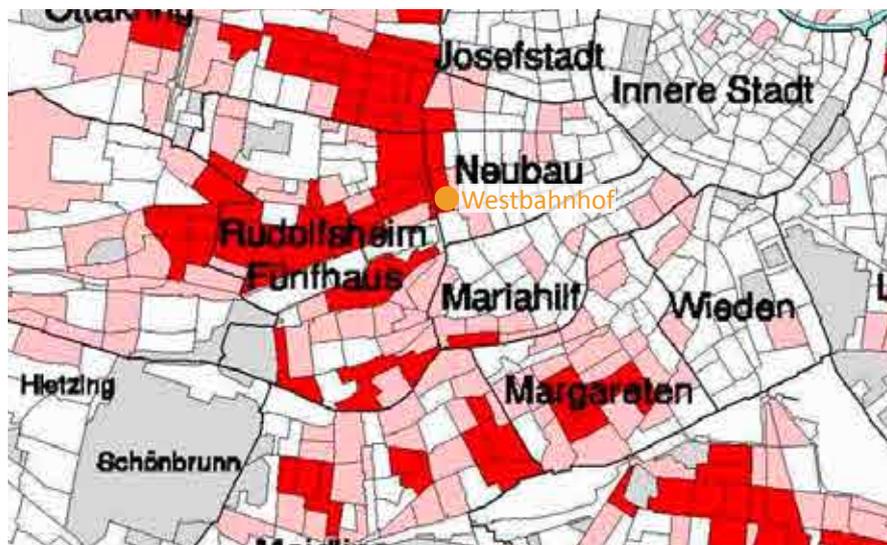
2. KAUFKRAFTEFFEKTE IM BEREICH DER BAHN- HOF CITY WIEN WEST

Fallstudie: Bahnhoﬂsinvestitionen im Westen von Wien

Die Stadt Wien hat in der seit 2006 gültigen Zielgebietsbestimmung für Sanierungsförderungen einen Großteil des 15. Bezirks als „stark erneuerungsdringliches Zählgebiet“ beziehungsweise „erneuerungsdringliches Zählgebiet“ definiert (siehe Abbildung 4). Mit der Aufnahme von weiten Teilen des 15. Bezirks in das förderungswürdige Stadtentwicklungsgebiet erhöhten sich die Anreize für Sanierungsinvestitionen. Für den Zeitraum von 2000 bis 2012 ergibt eine Auswertung von geförderten Immobiliensanierungen nach dem Jahr der Zusage durch den Wohnfonds Wien einen Anstieg zwischen 2005 und 2007, sowohl bei der Anzahl der geförderten Sanierungen als auch bei der Höhe der Sanierungsinvestitionen in diesem Gebiet (Abbildung 5). Dies zeigt die positive Anreizwirkung der Zielgebietsbestimmungen – als Teil des Stadtentwicklungsplans – auf die Sanierungstätigkeit im 15. Bezirk.

Abbildung 4:

Zielgebiete für Sanierungsförderungen der Stadt Wien rund um den Westbahnhof

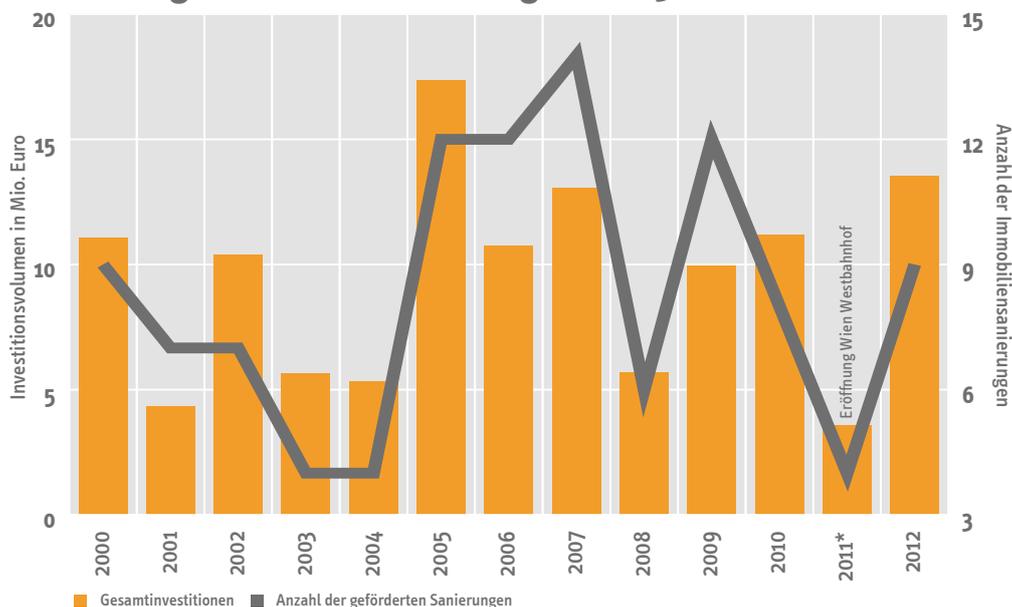


Quelle: Stadt Wien MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Anmerkung: Dunkelrot markierte Gebiete sind Zählgebiete, die als stark erneuerungsdringlich definiert wurden; hellrot markierte Gebiete sind als erneuerungsdringlich definierte Zählgebiete. Dargestellt ist hier ein Ausschnitt rund um den Wiener Westbahnhof im 15. Bezirk.

Abbildung 5:

Anzahl und Investitionsvolumen der von der Stadt Wien geförderten Sanierungen im 15. Bezirk



Neugestaltung des Westbahnhofs bringt Stadtentwicklungsimpuls

Die Neugestaltung des Wiener Westbahnhofs und seiner unmittelbarer Umgebung sind beziehungsweise waren Teil eines umfassenden Stadtentwicklungsplans. Die Messung eines einzelnen Stadtentwicklungsimpulses ist aufgrund des verschränkten Ursachen-Wirkungs-Zusammenhangs allerdings schwierig. Die Bahnstufeneu-gestaltung ist in den Stadtentwicklungsplan eingebettet, der neu gebaute Bahnhof setzt seinerseits weitere Stadtentwicklungsimpulse. Der Impact der Bahnstufeninvestitionen ist daher nicht nur theoretisch, sondern auch empirisch-methodisch nur schwer zu quantifizieren und jedenfalls als ein Ergebnis mehrerer Einflussgrö-ßen zu verstehen.

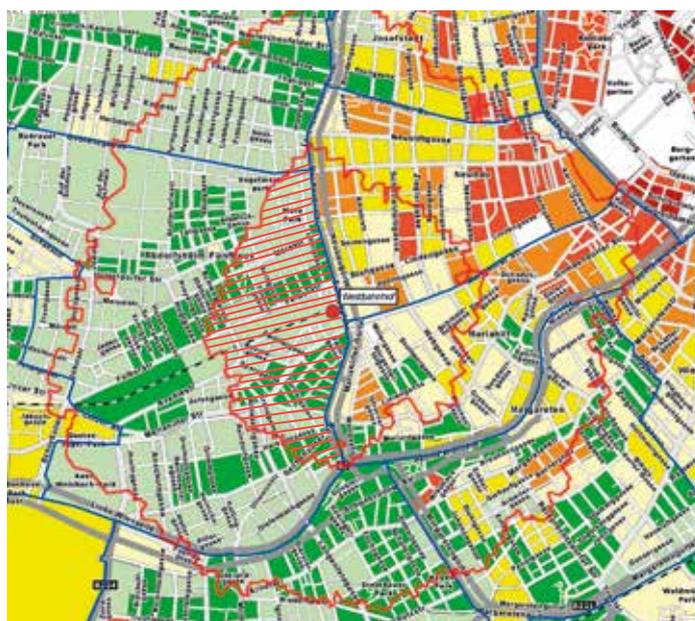
BahnhofCity Wien West

Zwischen September 2008 und November 2011 wurde der Wiener Westbahnhof umgebaut und im November 2011 eröffnet. Es wurde ein 30.000 m² großes Büro- und Einkaufszentrum errichtet, davon sind 17.000 m² Verkaufsflächen auf drei Ebenen für 90 Handels-, Gastronomie- und sonstige Dienstleistungsbetriebe, 13.000 m² dienen als Büro-flächen. Auf weiteren 16.000 m² entstand ein Hotel.

Trotz der genannten Herausforderungen wurde der Versuch unternommen, einen Teil des Ursachen-Wir-kungs-Zusammenhangs zu quantifizieren, nämlich den durch die Investitionstätigkeit im Umfeld des West-bahnhofs ausgelösten Einkommenseffekt bei der Wohnbevölkerung. Zu diesem Zweck wurden Daten der Wirt-schaftskammer Wien zur Kaufkraft im 15. Bezirk herangezogen. Hierbei wurde die Entwicklung der Kaufkraft rund um den Westbahnhof mit jener des übrigen Teils des 15. Bezirks verglichen. Wie die Ergebnisse zeigen, gingen von der Neugestaltung des Westbahnhofs zusätzliche Stadtentwicklungsimpulse aus, was sich in einer Zunahme der Kaufkraft der im Gebiet rund um den Bahnhof ansässigen Wohnbevölkerung ausdrückt. Durch die Attraktivierung des Stadtgebietes kommt es zu einer allgemeinen Aufwertung der umliegenden Wohngegend, was wiederum kaufkraftstärkere Bevölkerungsschichten anzieht.

Abbildung 6:

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes rund um den Westbahnhof



Quelle: WKO Wien.

Anmerkung: Es wird die Kaufkraft der Zählsprenkel in der Nähe des Wiener Westbahnhofs im Jahr 2011 dargestellt.

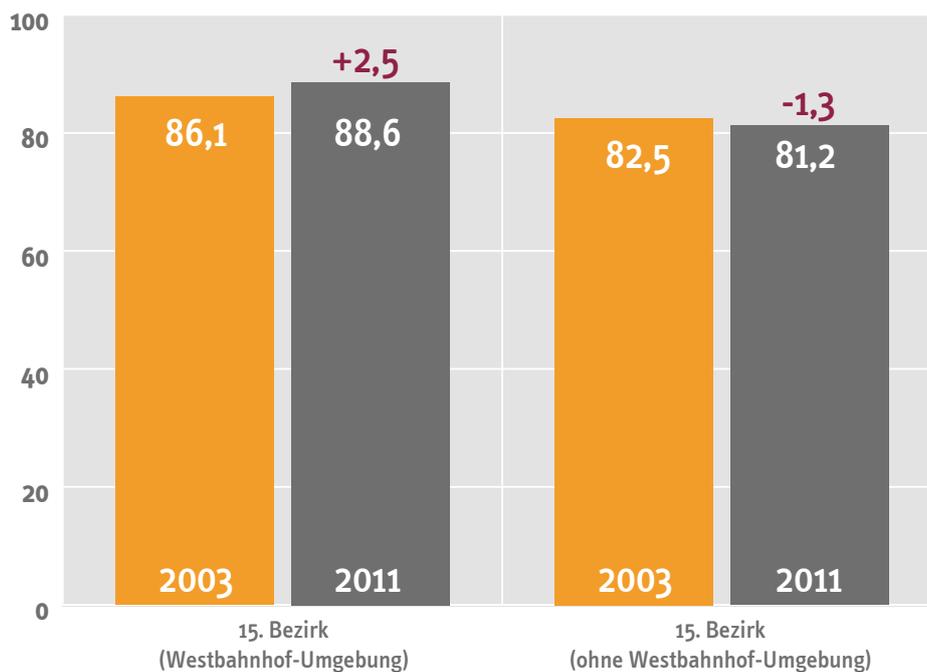
Das Untersuchungsgebiet wurde durch einen Ein-Kilometer-Radius rund um den Wiener Westbahnhof im 15. Bezirk definiert und ist grafisch durch die rot schraffierte Fläche gekennzeichnet.

Das Gebiet rund um den Westbahnhof gewinnt an Kaufkraft

Die Kaufkraftanalysen der Wirtschaftskammer Wien geben die Kaufkraft in Form von Einkommen je Haushalt (Haushaltsindex) und Einkommen pro Kopf (Einwohnerindex) wieder, wobei die durchschnittliche Kaufkraft in Wien mit dem Wert 100 gleichgesetzt wurde. Der 15. Bezirk, ohne das Gebiet rund um den Westbahnhof, erreichte 2003 im Durchschnitt aller Zählsprengel einen Indexwert von 82,5 und sank binnen acht Jahren um 1,3 Indexpunkte auf 81,2 ab. Die unmittelbare Umgebung des Westbahnhofs verzeichnete im selben Zeitraum einen Anstieg um 2,5 Indexpunkte, ausgehend vom Wert 86,1 im Jahr 2003 (siehe Abbildung 7). Somit rückten die Bewohner des Gebiets rund um den Westbahnhof näher an das durchschnittliche Wiener Kaufkraftniveau heran. Auch die Auswertung des Einwohnerindex kommt zum selben Befund (siehe Abbildung 8). In absoluten Größen gab es zwischen 2003 und 2011 auch in den Teilen des 15. Bezirks ohne die Westbahnhofs-umgebung einen Kaufkraftzuwachs, der jedoch geringer ausfiel als der Anstieg für die Stadt Wien, und somit ein Zurückbleiben im Indexvergleich zur Folge hatte. Diese Auswertungen zeigen, dass Stadtentwicklungsimpulse sowie Investitionen am und um das Bahnhofsgelände herum ein historisch entstandenes, negatives Image des Bahnhofsviertels positiv zu verändern imstande sind.

Abbildung 7:

Veränderung der Kaufkraft pro Haushalt im 15. Bezirk

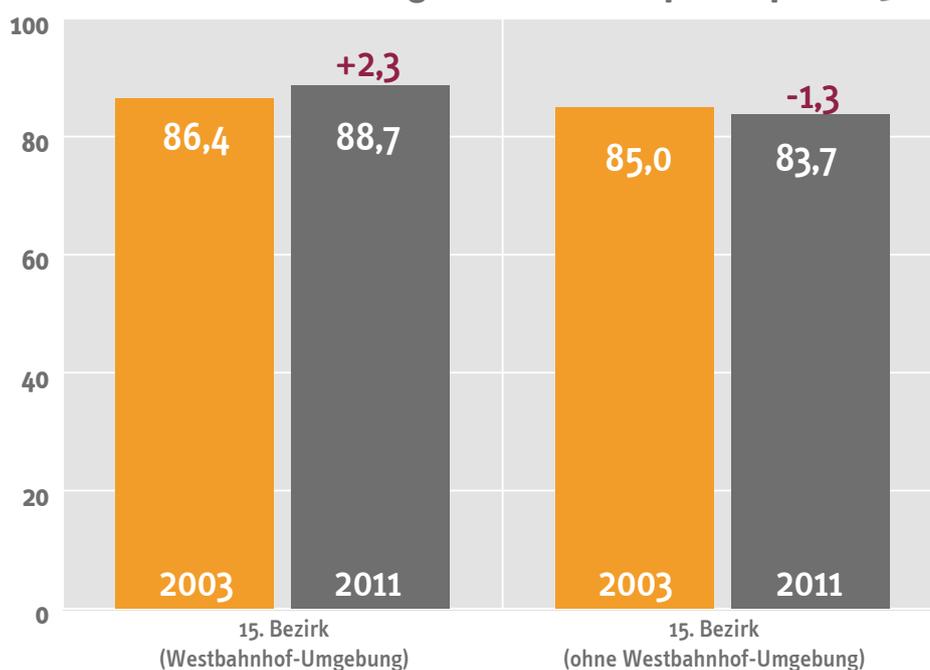


Quellen: Economica, unter Verwendung von Daten der WKO Wien.

Anmerkung: Die Kaufkraft wird als Index pro Haushalt gemessen, wobei der Mittelwert der jeweiligen Zählsprengel ausgewiesen wird. Die Veränderungen der durchschnittlichen Indexwerte sind statistisch signifikant unterschiedlich (Signifikanzniveau 5%).

Abbildung 8:

Relative Veränderung der Kaufkraft pro Kopf im 15. Bezirk

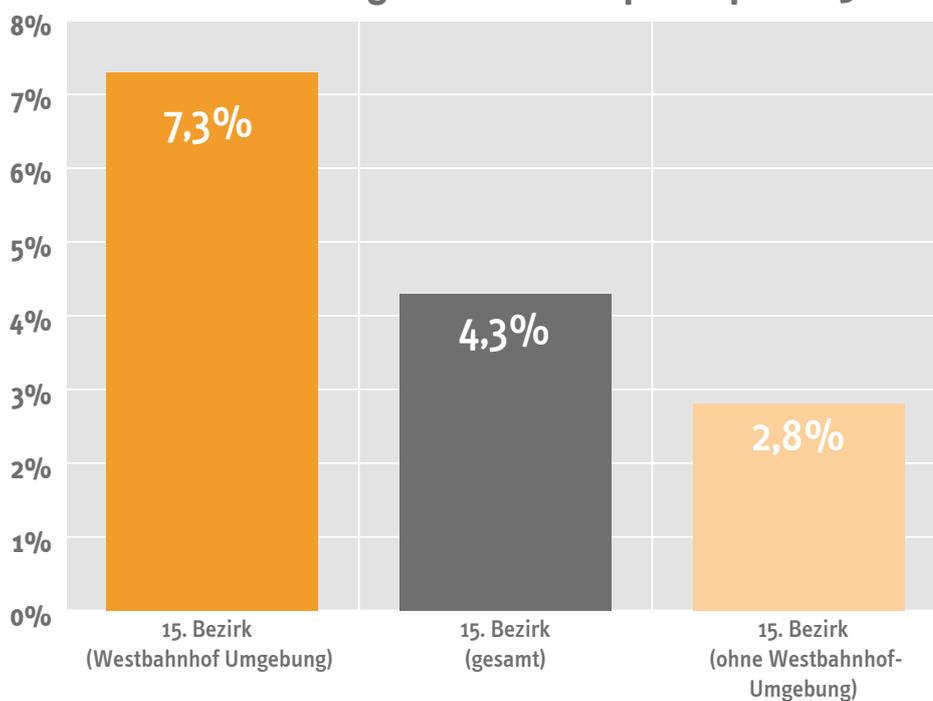


Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der WKO.

Anmerkung: Die Kaufkraft wird als Index pro Kopf gemessen, wobei der Mittelwert der jeweiligen Zählsprengel ausgewiesen wird. Die Veränderungen der durchschnittlichen Indexwerte sind statistisch signifikant unterschiedlich (Signifikanzniveau 5%).

Abbildung 9:

Reale Veränderung der Kaufkraft pro Kopf im 15. Bezirk



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der WKO.

3. STADTENTWICKLUNGS- IMPULSE DURCH DEN BAHNHOFSUMBAU PRATERSTERN

Fallstudie: Investitionen in den Bahnhof Wien Praterstern

Neben der Verkehrsanbindung bieten moderne Bahnhöfe immer mehr Angebote im Bereich der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Auch am Praterstern stellen die Geschäfte nicht nur Einkaufsmöglichkeiten für die Reisenden dar, sondern sie liefern im Sinne der Nahversorgung einen essenziellen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität im umliegenden Gebiet.

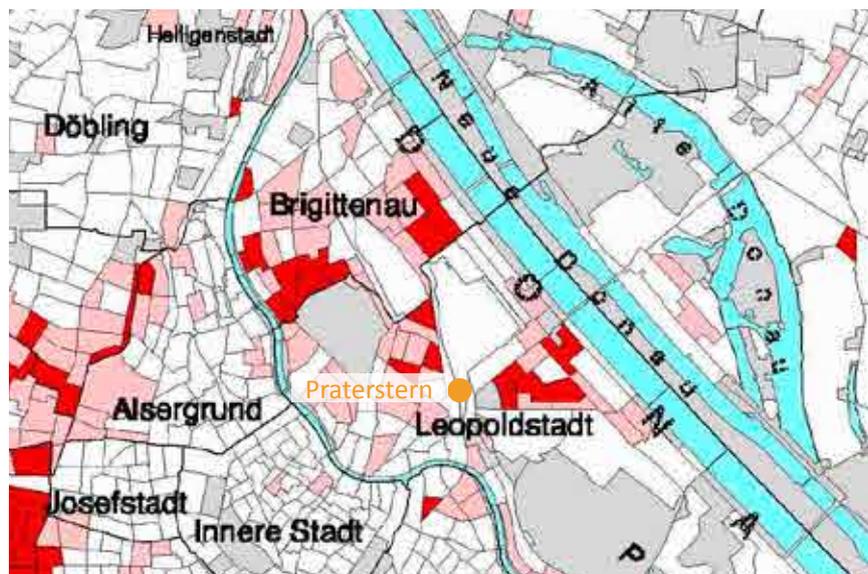
Bahnhofsumbau Wien Praterstern

Der Bahnhof Wien Praterstern ist mit Schnellbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus eine der frequenzstärksten Nahverkehrsdrehscheiben in Wien. Das zwischen 2005 und 2008 abgewickelte Bauprojekt umfasste den Neubau von Gleisanlagen und der Bahnhofshalle, bei der im Zuge der durchgeführten Komplettmodernisierung auf einer Gesamtfläche von 6.500 m² Platz für 30 Geschäfte aus dem Bereich Handel, Gastronomie und Serviceeinrichtungen entstanden ist.

Die Zielgebiete laut Sanierungsförderung der Stadt Wien umfassen, mit Gültigkeitsbeginn 2006, große Teile des 2. Wiener Gemeindebezirks.

Abbildung 10:

Zielgebiete für Sanierungsförderungen der Stadt Wien rund um den Praterstern

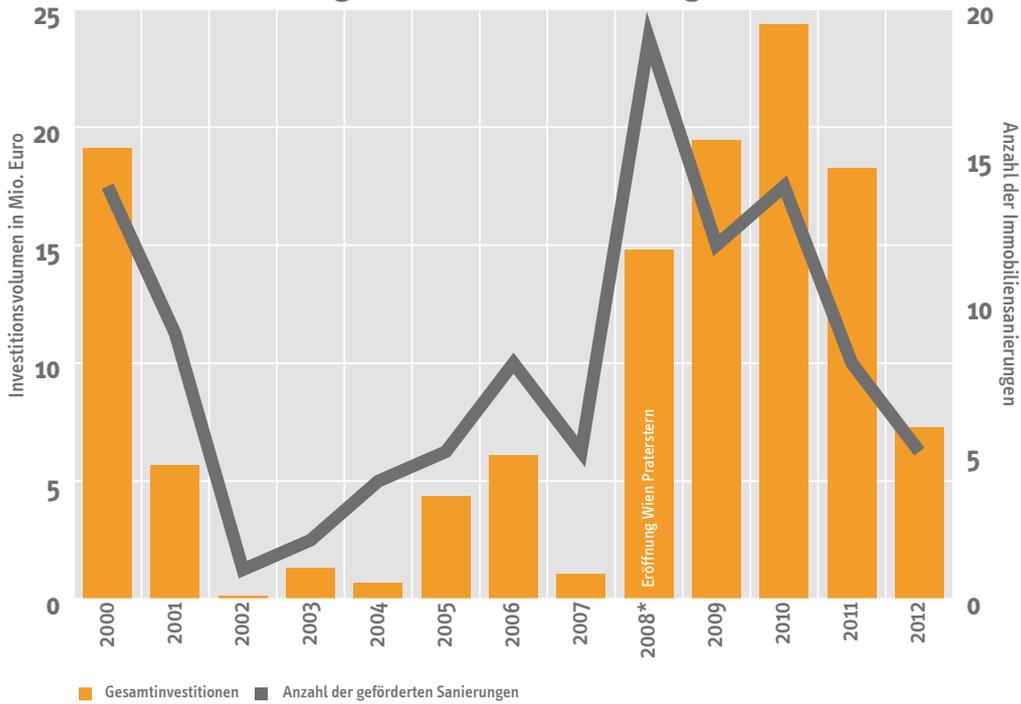


Quelle: Stadt Wien MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung.
Anmerkung: Dunkelrot markierte Gebiete sind Zählgebiete, die als stark erneuerungsdringlich definiert wurden; hellrot markierte Gebiete sind als erneuerungsdringlich definierte Zählgebiete.

Nach größeren Investitionen um das Jahr 2000 herum (mehrere gleichzeitige Renovierungen von Gemeindebauten), ging die Sanierungstätigkeit im Bereich zwischen Donau, Donaukanal, Prater und Augarten deutlich zurück und blieb mit Ausnahme des Jahres 2006 bis zur Eröffnung des neuen Bahnhofs Praterstern unter fünf Mio. Euro pro Jahr. Mit der vollständigen Inbetriebnahme 2008 stieg das Investitionsvolumen im Bahnhofsbereich auf ein Vielfaches der Vorjahreswerte. Dieser Trend setzte sich über mehrere Jahre hinweg fort und erreichte 2010 einen Höhepunkt mit Investitionen von fast 25 Mio. Euro. Insgesamt kam es in dem Gebiet nach der Eröffnung im Jahr 2008 weitere vier bis fünf Jahre lang zu Bautätigkeiten, die in Summe rund 85 Mio. Euro ausmachten.

Abbildung 11:

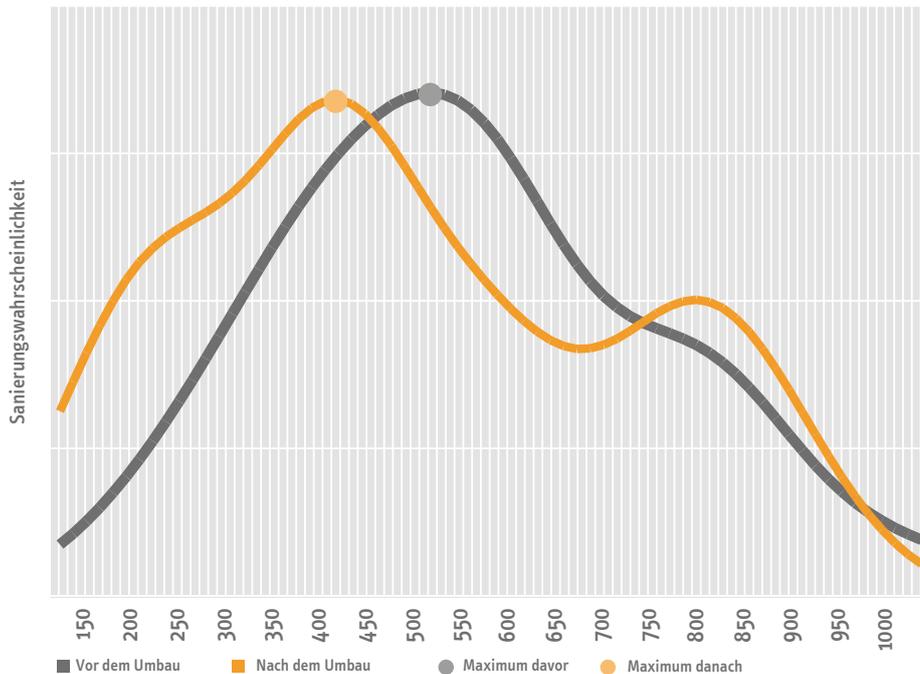
Anzahl und Investitionsvolumen der im 2. Bezirk von der Stadt Wien geförderten Sanierungen



Quelle: Stadt Wien MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung.
Anmerkung: Die Investitionen werden mit dem Jahr der Förderzusage berücksichtigt.
* Im Jahr 2008 erfolgte die Eröffnung des Bahnhofs Wien Praterstern.

Abbildung 12:

Immobilienanierungstätigkeit in Abhängigkeit von der Distanz zum Bahnhof Praterstern in Metern



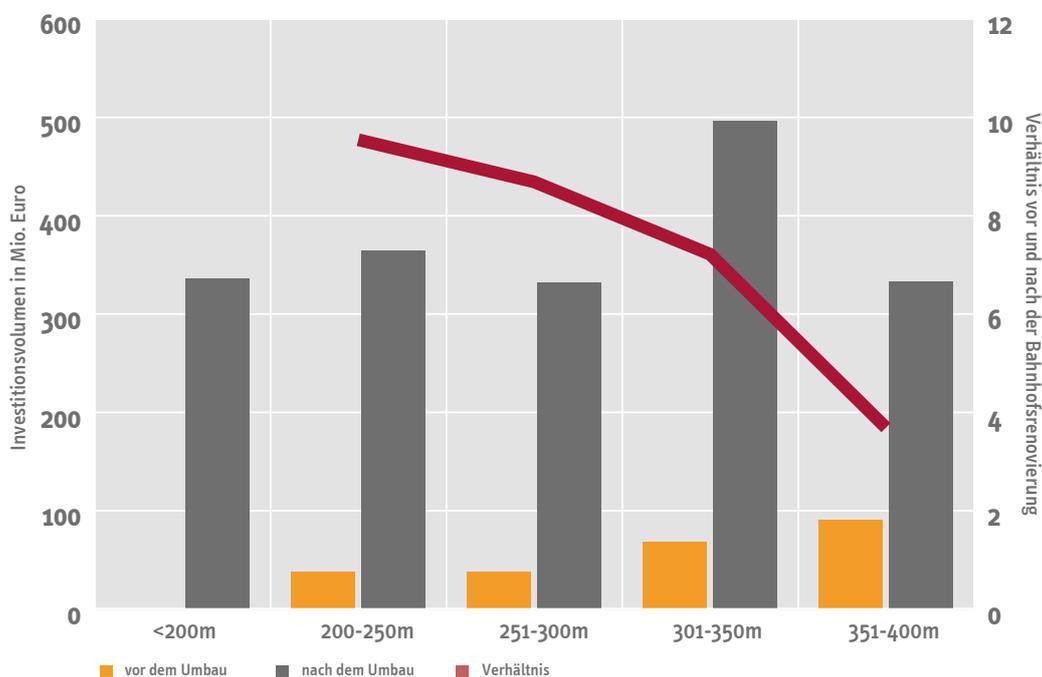
Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der Stadt Wien MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung.
Anmerkung: Abgebildet ist eine Schätzung der Dichte von geförderten Immobilienanierungen (gewichtet mit der Höhe des Investitionsvolumens) in Abhängigkeit von der Distanz zum Bahnhof Wien Praterstern.

Abbildung 12 zeigt die Dichte der mit dem Investitionsvolumen gewichteten Immobiliensanierungen in Abhängigkeit von der Distanz zum Bahnhof.³ Das „Zentrum“ der Immobiliensanierungen, d.h. jener Bereich mit der höchsten Sanierungsdichte, hat sich im Vergleich zur Situation vor dem Umbau um gut 100 Meter näher in Richtung Bahnhof verschoben. Das Ergebnis würde noch stärker ausfallen, wenn nicht in einer Entfernung von 850 Metern zum Bahnhof eine Großbaustelle eingerichtet gewesen wäre. Diese ist auch der Grund für den zweiten, sekundären Anstieg im rechten Viertel der orangefarbenen Kurve. Insgesamt unterstreicht diese Grafik nochmals, dass trotz anderer Großbaustellen im 2. Bezirk, wie etwa dem Bau der Wirtschaftsuniversität, vor allem der Umbau des Bahnhofs Praterstern als zentraler Impulsgeber für Sanierungen und Renovierungen in der unmittelbaren Bahnhofsumgebung fungierte.

Nicht nur die Anzahl der Sanierungsvorhaben hat im unmittelbaren Bereich des Pratersterns zugenommen, auch das Investitionsvolumen insgesamt – also die Höhe der Investitionen – ist seit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs gestiegen. Dies zeigt Abbildung 13, welche das Investitionsvolumen vor und nach dem Bahnhofsumbau in Abhängigkeit von der Distanz zum Bahnhofsgebäude abbildet. Auch in dieser Darstellung kommt die erhöhte Aktivität im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs zum Ausdruck. Diese wird durch die rote Linie dargestellt, welche das Verhältnis zwischen der Investitionshöhe vor und nach der Bahnhofsrenovierung zeigt – wieder in Abhängigkeit von der Distanz zum Bahnhof.

Abbildung 13:

Durchschnittliche Investitionen bei Sanierungen in unmittelbarer Nähe zum Praterstern (in Euro pro m²)



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der Stadt Wien MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung.

3) Es wurde hierfür eine Kerndichteschätzung (engl. kernel density estimation) vorgenommen. Diese gibt die Wahrscheinlichkeitsverteilung der Beobachtungen, der Immobiliensanierungen, gewichtet mit dem Investitionsvolumen in Abhängigkeit von der Distanz zum Bahnhof Praterstern wieder.

4. STADTENTWICKLUNGS- IMPULSE DURCH DEN BAHNHOFNEUBAU IN LINZ

Fallstudie: Bahnhoftsinvestitionen in Linz

Die Renovierung beziehungsweise der Umbau von Bahnhöfen kann – wie am Beispiel von Wien gezeigt wurde – positive Auswirkungen auf die Stadtentwicklung in der Bahnhofsumgebung haben. Ein anderes, im Rahmen dieser Studie untersuchtes Beispiel sind die Auswirkungen des Neubaus des Bahnhoftsgebäudes in Linz.

Bahnhoftsneubau Linz Hauptbahnhof

Der Linzer Hauptbahnhof wurde Ende 2005 fertiggestellt, wobei alle kundenrelevanten Teile des neuen Bahnhofts bereits seit dem 1. Dezember 2004 in Betrieb sind. Das Gesamtprojekt Linzer Hauptbahnhof bestand aus der Errichtung des neuen Bahnhoftsgebäudes mit einer Investitionssumme in Höhe von 42,5 Mio. Euro, der Einbindung der viergleisigen Westbahnstrecke samt Neugestaltung des Gleis- und Bahnsteigbereiches mit einer Gesamtinvestitionssumme von 46,8 Mio. Euro sowie der Anbindung der Linzer Lokalbahn (LILo) an die Nahverkehrsdrehscheibe Linz.

Negativimage des Bahnhoftsviertels nicht zeitgemäß

Die Untersuchungen zeigen, dass das Bahnhoftsviertel in Linz eine ebenso starke Immobiliensanierungs- beziehungsweise Neubauaktivität aufweist wie die betrachteten umliegenden Sprengel, die in einem Radius von bis zu 2,7 Kilometern vom Linzer Hauptbahnhof entfernt liegen.⁴ Über den gesamten Zeitraum zwischen 2000 und 2012 konnte in den in unmittelbarer Bahnhoftsnahe befindlichen Sprengeln und jenen Sprengeln im Vergleichsgebiet kein signifikanter Unterschied zwischen der Anzahl der bei der Baubehörde der Stadt Linz eingelangten Anträge zu Immobiliensanierungen beziehungsweise zum Immobilienneubau festgestellt werden.⁵

Die Ergebnisse unterstreichen, dass das Gebiet rund um den Hauptbahnhof eine vergleichbare Entwicklung in Hinblick auf die Renovierungs- und Neubautätigkeit wie die umliegenden Viertel aufweist und ein negatives Image einer empirischen Grundlage entbehrt (siehe Abbildung 14). Für das betrachtete Gebiet konnten also keine „Renovierungs- und Umbau-Hotspots“ ausgemacht werden.

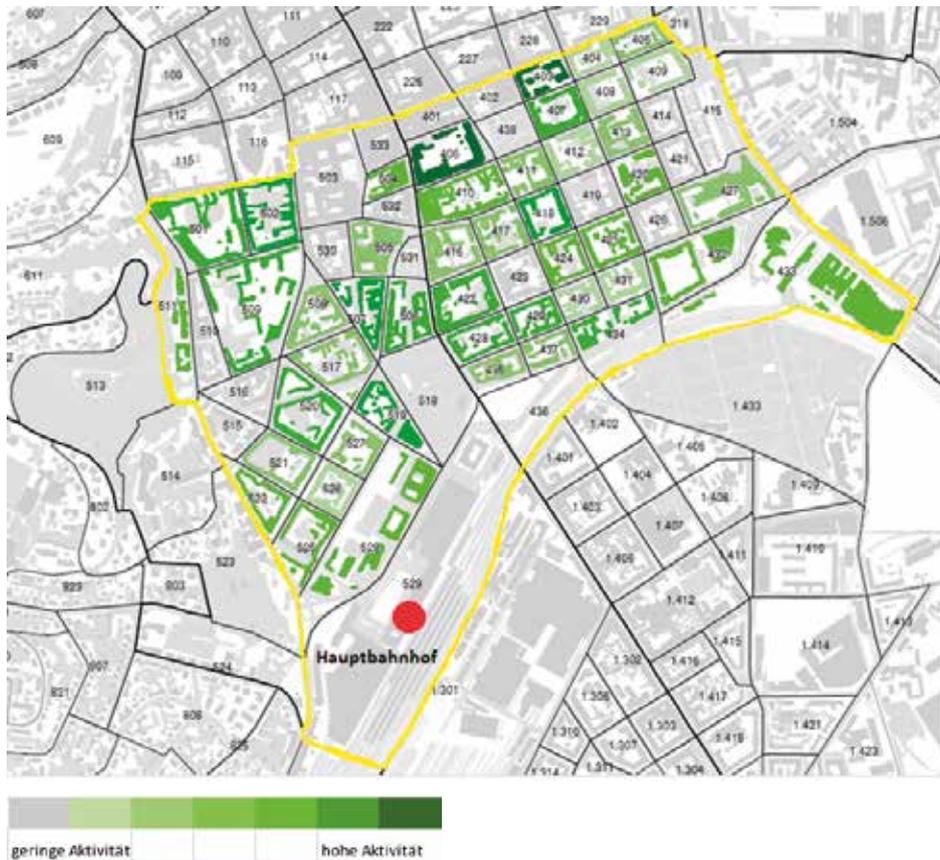
In den betrachteten Sprengeln wird bei durchschnittlich einem Prozent der Gebäude eine Baumaßnahme (Neuerrichtung, Umbau, Ausbau, Zubau, Dachgeschossausbau) pro Jahr vorgenommen. Beiläufig erbringt die vorliegende Analyse damit auch statistische Evidenz für das nach wie vor erhebliche Auseinanderfallen zwischen der energiepolitisch angestrebten und der tatsächlich erreichten Sanierungsrate bei Bestandsimmobilien, unabhängig von den hier untersuchten bahnhofsbezogenen Investitionen.

4) Betrachtet wurden in Linz das Altstadtviertel, das Rathausviertel, das Kaplanhofviertel, das Neustadtviertel und das Volksgartenviertel.

5) Es wurden jene bei der Baubehörde der Stadt Linz eingelangten Anträge berücksichtigt, die eine Baumaßnahme (Neuerrichtung, Umbau, Ausbau, Zubau, Dachgeschossausbau) im Zeitraum zwischen 2000 bis 2012 betrafen. Objekte, bei denen in diesem Zeitraum mehrere Baumaßnahmen gesetzt wurden, werden mehrmals – jeweils im Jahr der Fertigstellung der Baumaßnahme – gezählt.

Abbildung 14:

Umbau- u. Renovierungstätigkeit in Relation zur Gebäudezahl pro Sprengel, Durchschnitt von 2000 bis 2012



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der Stadt Linz.

Anmerkung: Je dunkler das Grün, desto höher die Umbau- und Renovierungsaktivität des jeweiligen Sprengels im Zeitraum 2000 bis 2012. Die graue Farbe weist auf keine Umbau- und Renovierungsaktivität im Sprengel im genannten Zeitraum hin oder auf das Fehlen entsprechender Daten.

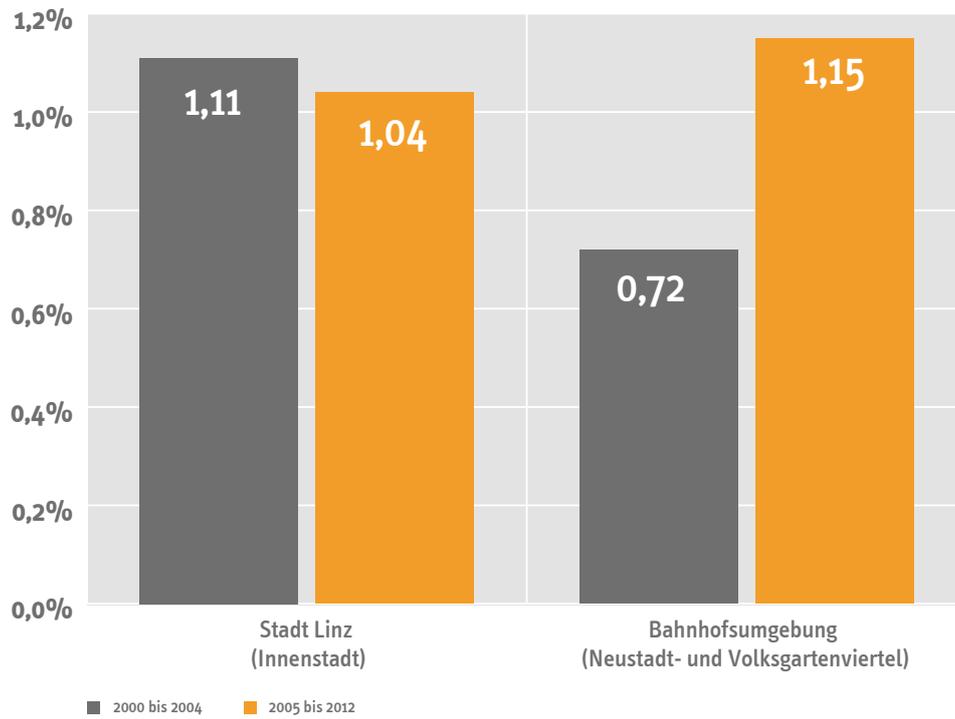
Umgebung des Linzer Hauptbahnhofs als „normales“ Stadtviertel

Um die Auswirkungen des Bahnstufensneubaus in Linz auf die Immobilienentwicklung untersuchen zu können, wurde zusätzlich die durchschnittliche Bautätigkeit pro Jahr vor (2000 bis 2004) und nach (2005 bis 2012) der Bahnhofseröffnung bestimmt. Dazu wurden alle baubehördlich angeführten Baumaßnahmen der Anzahl von Gebäuden gegenüber gestellt, sodass sich eine Kennzahl der relativen Investitionstätigkeit ergibt. Die Quote für die untersuchten Innenstadtviertel insgesamt ist vor und nach dem Bahnstufensneubau beinahe ident. Die beiden an den Bahnhof angrenzenden Viertel verzeichneten jedoch einen deutlichen Anstieg, wodurch sie seit 2005 im Aggregat einen höheren Anteil von Gebäuden mit Baumaßnahmen als die Innenstadtviertel insgesamt aufweisen.

Abbildung 15:

Entwicklung der Umbau- und Renovierungsaktivität vor und nach dem Umbau des Linzer Hauptbahnhofs

Anzahl der Baumaßnahmen als Anteil am Gebäudebestand



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der Stadt Linz.

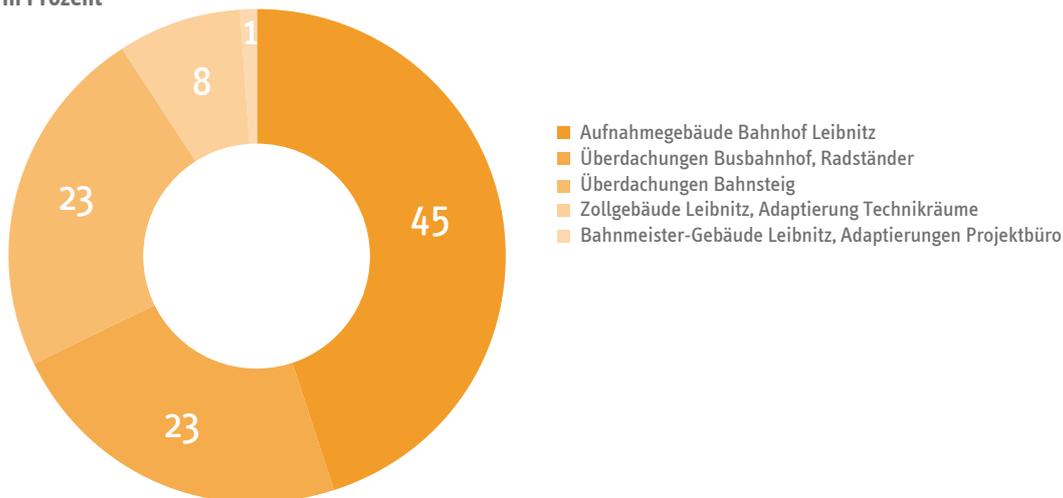
5. REGIONALE WERT- SCHÖPFUNG DURCH DEN BAHNHOFNEUBAU IN LEIBNITZ

Fallstudie: Bahninvestitionen in Leibnitz

Im Juli 2012 erfolgte die Fertigstellung des Bahnhofs Leibnitz, der als Nahverkehrs- und Umsteigeknoten in der südlichen Steiermark fungiert. Es wurden ein Personentunnel mit Liftanlagen, verglaste Wartekojen, ein größeres Bahnhofsdach als Witterungsschutz für Wartende, elektronische Zugzielanzeigen, ein neues Reisezentrum, eine Schließfachanlage und behindertengerechte Sanitärräume errichtet, die Höhe der Bahnsteigkanten angepasst und außerdem der Bahnhofsvorplatz inklusive Busbahnhof erneuert.

Abbildung 16:

Anteil der jeweiligen Investitionen an den Gesamtinvestitionen für den Umbau des Bahnhofs Leibnitz in Prozent



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB.

Die Bedeutung von Infrastrukturinvestitionen für die regionale Wirtschaft in kleineren Städten wird beispielhaft am Bahnhofsumbau Leibnitz dargestellt. In dieser Analyse werden die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die Bruttowertschöpfung und auf die Beschäftigung in der Steiermark ausgewiesen. Die Gesamtinvestitionssumme von 3,96 Mio. Euro ist den Einzelmaßnahmen in Abbildung 16 zuzuordnen.

Berechnung von Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten

Um die ökonomischen Effekte von Infrastrukturinvestitionen, die durch eine Bautätigkeit ausgelöst werden, bestimmen zu können, ist die Input-/Output-Analyse ein geeignetes Instrument. Sie stellt die wechselseitig verknüpften Liefer- und Bezugsstrukturen einer Wirtschaft sektoral dar, wodurch sich der multiplikativ verstärkte gesamtwirtschaftliche Effekt quantifizieren lässt. Aufgrund von wirtschaftlichen Aktivitäten in einem Unternehmen entstehen direkte Bruttowertschöpfungseffekte, die durch die branchenspezifischen Liefer- und Bezugsstrukturen zu indirekten Bruttowertschöpfungseffekten in anderen Sektoren führen. Die Einkommenseffekte und der damit angeregte private Konsum lösen letztlich weitere induzierte Wertschöpfungseffekte aus. Zur Bestimmung des auf die spezielle Region wirkenden Effektes ist eine multiregionale Input-/Output-Analyse erforderlich, die wiederum auf eine proprietäre, durch den Cognion Forschungsverbund erstellte Input-/Output-Tabelle für die Steiermark zurückgreift. Die ausgewiesenen Effekte geben somit den regionalwirtschaftlichen Impuls für dieses Bundesland detailliert wieder, da sämtliche Abflüsse in andere Bundesländer beziehungsweise ins Ausland nicht in den ausgewiesenen Werten enthalten sind.

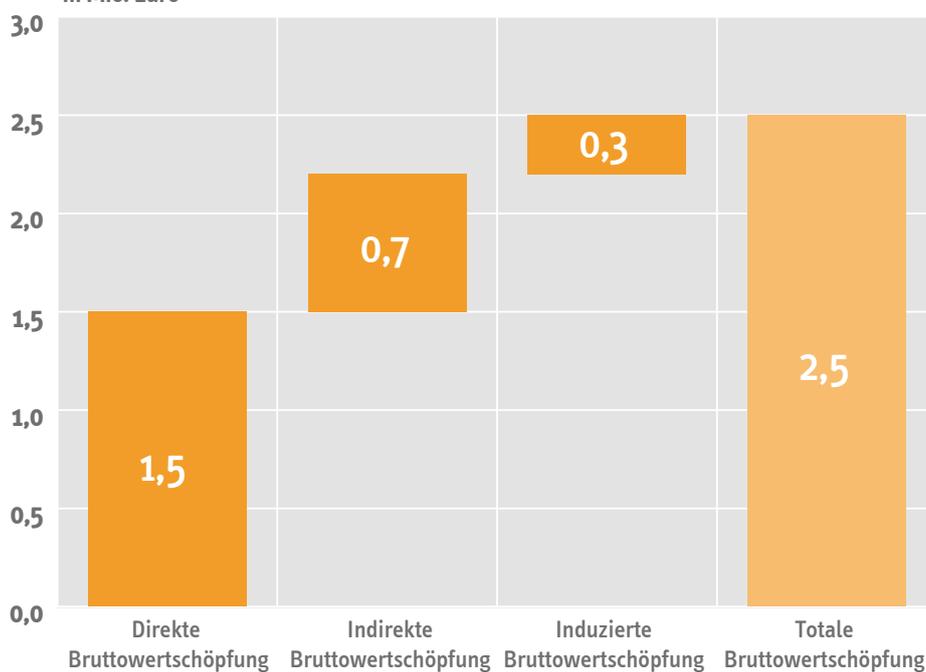
2,5 Mio. Euro an Wertschöpfung durch den Umbau des Bahnhofs Leibnitz

Die Ausgaben von 3,96 Mio. Euro rufen einen direkten Wertschöpfungseffekt von 1,5 Mio. Euro in der Steiermark hervor. Dazu kommen noch indirekte und induzierte Effekte in der Höhe von 0,65 beziehungsweise 0,34 Mio. Euro. Der regionale Wertschöpfungsmultiplikator, definiert als Quotient aus dem totalen und dem direkten Wertschöpfungseffekt, liegt bei 1,65.⁶ Setzt man die gesamten Ausgaben in Relation zum totalen regionalen Wertschöpfungseffekt, so erhält man den Ausgabenmultiplikator, der für dieses Projekt 0,64 beträgt. Dies bedeutet, dass jeder in diese Baumaßnahme investierte Euro wiederum 64 Cent an lokaler Wertschöpfung in der Steiermark erbringt.

Abbildung 17:

Bruttowertschöpfungseffekt durch den Bahnhofsneubau in Leibnitz

in Mio. Euro



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB und von Statistik Austria.

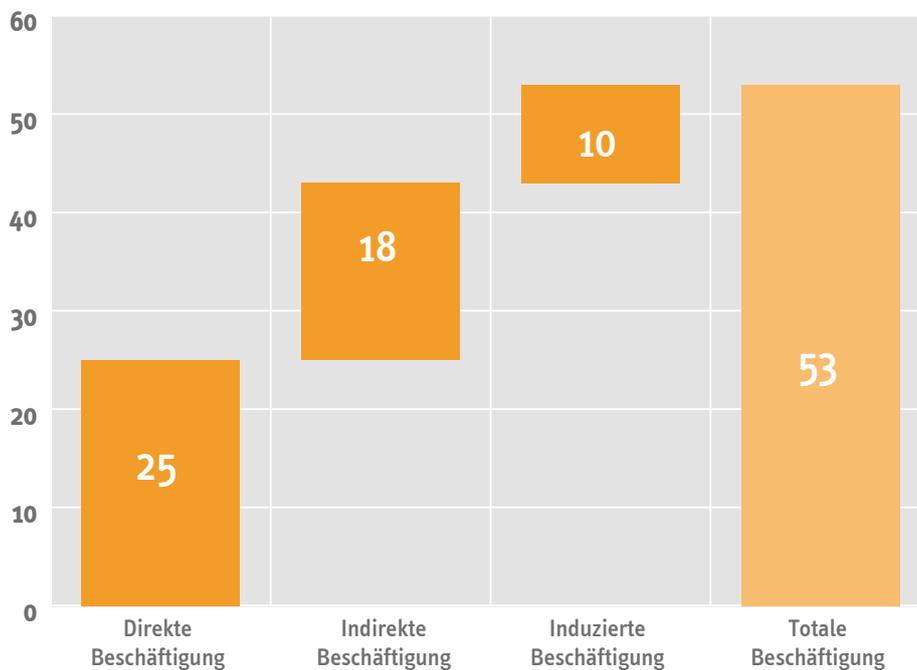
6) Der Wertschöpfungsmultiplikator ist ein Maß für die „Hebelwirkung“ der Wertschöpfung, welche über Vorleistungsbezüge (indirekte Effekte) und Einkommenseffekte (induzierte Effekte) in anderen Sektoren der Wirtschaft entsteht. Je höher der Wertschöpfungsmultiplikator ist, desto größer fallen die indirekten und induzierten Effekte aus.

Beschäftigungseffekt des Bahnhofs Leibnitz

Durch den Bahnhofsneubau in Leibnitz wurde ein Beschäftigungseffekt im Ausmaß von 53 Vollzeitäquivalenten in der Steiermark erreicht, davon 25 Vollzeitäquivalente in den direkt angeregten Branchen (Bausektor), 18 Vollzeitäquivalente in indirekt betroffenen Branchen, d.h. bei den Zulieferern, sowie 10 Vollzeitäquivalente durch Einkommenseffekte (induzierter Effekt), siehe Abbildung 18.

Abbildung 18:

Beschäftigungseffekt des Bahnhofs Leibnitz in Köpfen



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB und von Statistik Austria.

6. BETRIEBSANSIEDLUNGSEFFEKTE VON BAHNHÖFEN

Wirkung auf Betriebsansiedlungen durch Bahnhöfe oder Haltestellen

Das Vorhandensein eines Bahnhofs oder einer Haltestelle wirkt signifikant positiv auf die Betriebsansiedlungsdynamik im Bereich Gewerbe und Handwerk der jeweiligen Gemeinde. Dies ergibt sich aus einer statistischen Analyse, welche die Effekte der Bahn auf die Wirtschaftsleistung der Modellregion Weinviertel misst. Dabei wurde mit Hilfe eines sogenannten Gravitationsmodells die Dynamik der Wirtschaftskraft einer Region anhand der Veränderung der Anzahl der Betriebe pro Einwohner im Vergleich der Jahre 2006 und 2011 untersucht.⁷

Im Weinviertel gibt es derzeit 41 politische Gemeinden mit einem Bahnhof beziehungsweise einer Haltestelle sowie 75 Gemeinden, die weder einen Bahnhof noch eine Haltestelle aufweisen. In Gemeinden mit einem Bahnhof oder einer Haltestelle stieg die Anzahl der Gewerbe- und Handwerksbetriebe zwischen 2006 und 2011 um durchschnittlich 8,4 Betriebe pro 1.000 Einwohner, während Gemeinden ohne einen Bahnhof oder eine Haltestelle lediglich einen Anstieg von 7,5 Betrieben pro 1.000 Einwohner verzeichneten. Orte mit Bahnhof oder Haltestelle konnten daher im Vergleich pro 1.000 Einwohner im Durchschnitt fast einen Betrieb zusätzlich gewinnen. Insgesamt gibt es in diesen Gemeinden somit 150 zusätzliche Gewerbe- und Handwerksbetriebe. Von den neun Gemeinden mit der schwächsten Betriebsansiedlungsdynamik im Weinviertel verfügt keine über einen Bahnhof oder eine Haltestelle.

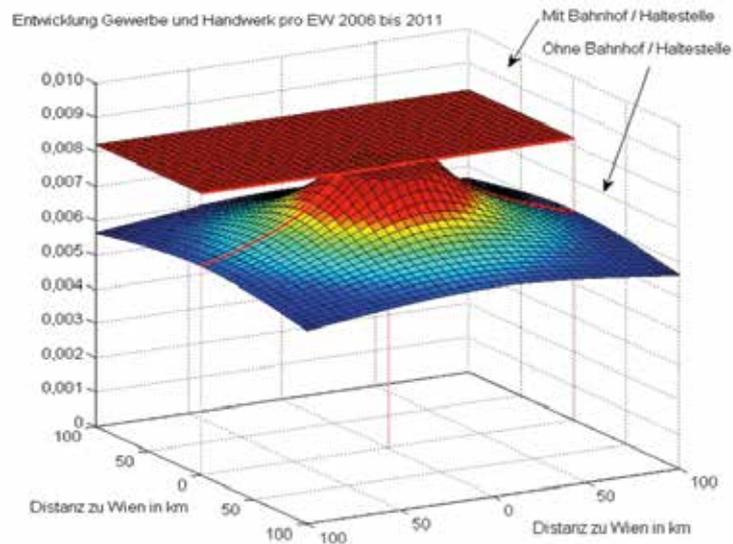
Bahnhöfe und Haltestellen kompensieren Standortnachteile

Zusätzlich ergibt sich aus der Untersuchung, dass die Betriebsansiedlungsdynamik in Gemeinden mit Bahnhof oder Haltestelle nicht abhängig von der Entfernung zu Wien ist, während die Nähe zu Wien einen signifikant positiven Einfluss auf die Betriebsansiedlungsdynamik in Gemeinden ohne Bahnhof aufweist (siehe Abbildung 19). Dies ist ein starkes Indiz dafür, dass das Vorhandensein eines Bahnhofs oder einer Haltestelle die für die Betriebsansiedlungsdynamik grundsätzlich günstige Nähe zu Ballungsräumen beziehungsweise Metropolregionen (zumindest teilweise) aufwiegen kann. Darüber hinaus setzt die Distanzabhängigkeit der Betriebsansiedlungsdynamik nicht bereits unmittelbar bei der Stadtgrenze Wiens ein, sondern erst ab einer Entfernung von 25 Kilometern von der Stadtgrenze, d.h. im weiteren suburbanen Raum.

7) Gravitationsmodelle unterstellen, dass es bei den betrachteten Wirtschaftssubjekten (Unternehmen) einen statistisch relevanten Zusammenhang zwischen wirtschaftlicher Tätigkeit und den jeweiligen geografischen Distanzen gibt, wobei dies mittels einer Regressionsanalyse überprüft wird.

Abbildung 19:

Einfluss von Wien auf die Betriebsansiedlungsdynamik am Beispiel des Weinviertels



Quelle: Economica unter Verwendung von Daten der WKÖ Niederösterreich und Statistik Austria.

Anmerkung: Die Betriebsansiedlungsdynamik bezieht sich jeweils auf die Anzahl der Betriebe pro Einwohner im Bereich Gewerbe und Handwerk, die es im Jahr 2011 in Gemeinden im Weinviertel gegeben hat, im Vergleich zur Anzahl aus dem Jahr 2006.

Die nunmehr bestehende Einbindung in das hochrangige Straßennetz (Nähe zur Autobahn A5 und zur Schnellstraße S3) hatte in der Modellregion Weinviertel keinen messbaren Einfluss auf die Betriebsansiedlungsdynamik, wobei dies vermutlich daran lag, dass die A5 und die S3 erst kurz vor dem Untersuchungszeitpunkt in Betrieb genommen wurden. Auch die Nähe zur jeweiligen Bezirkshauptstadt (von den im Weinviertel liegenden Bezirken Gänserndorf, Mistelbach, Korneuburg, Hollabrunn sowie Wien Umgebung rund um Klosterneuburg) hatte keinen nachweisbaren Einfluss auf die Betriebsansiedlungsdynamik.

7. HAUPTBAHNHOF WIEN

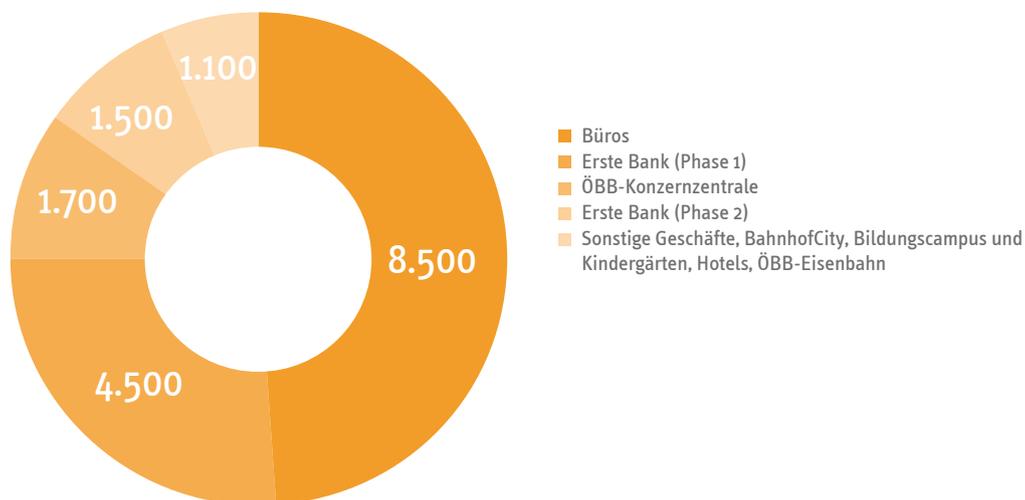
Fallstudie: Der Hauptbahnhof Wien

Das Projekt Hauptbahnhof Wien ersetzt zwei Kopfbahnhöfe durch einen zentralen Durchgangsbahnhof, dadurch wird Wien von der „Endstation“ zu einer Drehscheibe im internationalen Bahnverkehr. Darüber hinaus kommt es zu einer verbesserten Vernetzung des Zugverkehrs mit dem städtischen Nahverkehr. Der Zugang wird uneingeschränkt für alle Personengruppen ermöglicht, da der Hauptbahnhof Wien barrierefrei konzipiert ist. Dies setzt sich auch in der verbesserten Integration des 3. und 10. Bezirks fort, die mittels Fußgängerübergang als auch durch eine Brücke für Autos miteinander verbunden werden.

Neben den 115 Geschäften und Gastronomiebetrieben, die auf 20.000 Quadratmeter Verkaufsfläche auf zwei Ebenen untergebracht sind, werden im Shopping Center des Hauptbahnhofs auf dem gesamten Areal ca. 5.200 Wohnungen für 13.000 Menschen und Arbeitsplätze für insgesamt 17.300 Menschen geschaffen.

Abbildung 20:

Erwartete Anzahl der Arbeitsplätze am Areal Hauptbahnhof



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB.

Daneben finden noch ein sieben Hektar großer Park und soziale Infrastruktur, u. a. Schulen und Kindertagesheime für 1.200 Kinder, Platz, um eine gute Versorgung mit diversen benötigten Einrichtungen entsprechend dem Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ zu gewährleisten.

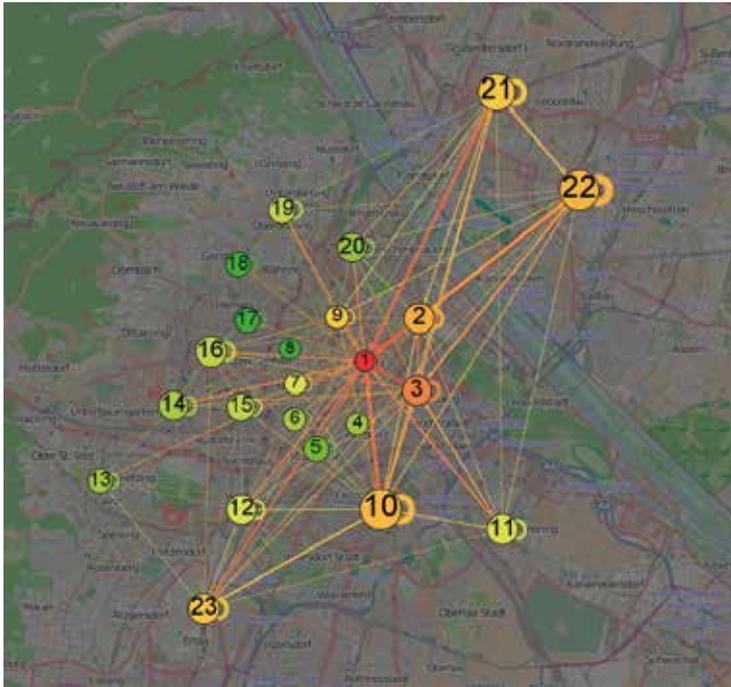
Positive Auswirkungen auf die Wiener Tagespendler

In Abbildung 21 werden die Binnenpendlerströme der Wiener Erwerbstätigen mit Arbeitsort Wien dargestellt, wobei eine Auswertung der abgestimmten Erwerbsstatistik die Darstellung der wechselseitigen Verbindungen der Wiener Bezirke ermöglicht. Im Aggregat kann man dadurch erkennen, dass der zentral gelegene 1. Bezirk die meisten Einpendler anzieht.

Unterlegt man die einzelnen Verbindungen mit durchschnittlichen Fahrtzeiten, kann eine mittlere Pendeldauer der Wiener Erwerbstätigen bestimmt werden. Fügt man dem Netzwerk nun einen 24. Knoten, den Wiener Hauptbahnhof (WHBF), hinzu, verändern sich die Pendlerströme und damit auch die durchschnittliche Fahrtdauer. In Summe wird durch die verbesserte Erreichbarkeit die Pendeldauer um ca. 0,5 Millionen Stunden pro Jahr abnehmen. Eine volkswirtschaftliche Bewertung dieser Zeitersparnis wird durch einen Kostensatz, der den Nutzen monetär bewertet, ermöglicht. Die neu geschaffenen Wohn- und Arbeitsplätze resultieren demnach in einer Ersparnis von 3,75 Millionen Euro pro Jahr.

Abbildung 21:

Binnenpendlerströme in Wien

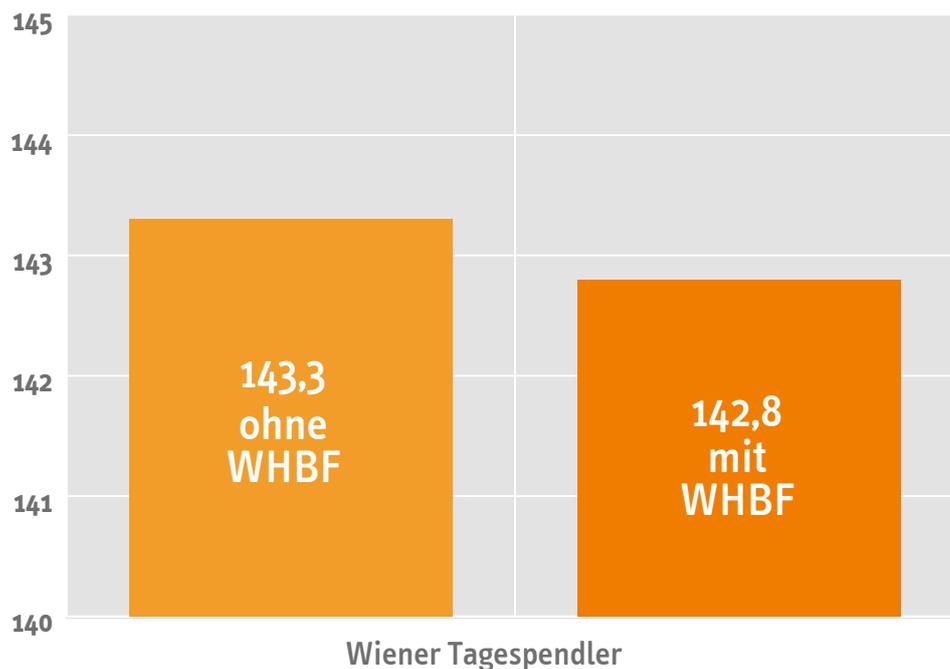


Quellen: Economica, Statistik Austria - Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 auf Gemeindeebene.

Anmerkung: Die Größe der Kreise repräsentiert den Umfang der arbeitenden Wohnbevölkerung. Die Farbgebung der Graphen bzw. Kreise erfolgt anhand der Anzahl der Binnenpendler bzw. Einpendler, wobei dunkle Farbtöne eine höhere Zahl von Pendlern bedeuten.

Abbildung 22:

Veränderung der jährlichen Wegzeit der Wiener Tagespendler in Mio. Stunden pro Jahr



Quellen: Economica, Statistik Austria - Abgestimmte Erwerbsstatistik 2010 auf Gemeindeebene.

Berechnungsparameter: 8,79 Euro / Stunde Zeitkostensatz, 662.845 Wiener Erwerbstätige mit Arbeitsplatz Wien, 220 Werktage im Jahr.

Anmerkung: WHBF steht für Wiener Hauptbahnhof

Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte des Hauptbahnhofs Wien

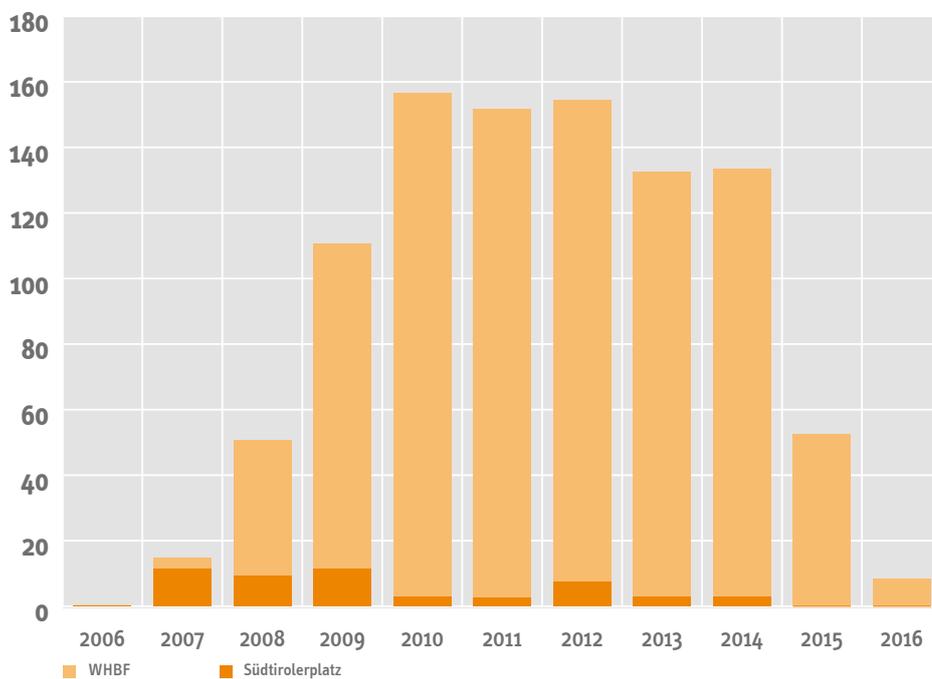
Die erwartete Investitionssumme im gesamten Areal beim Hauptbahnhof Wien von rund 4 Mrd. Euro gliedert sich wie folgt:

- ÖBB (Bahn-Infrastruktur und Bahnhof): 1 Mrd. Euro
- Stadt Wien (technische und soziale Infrastruktur): 500 Mio. Euro
- Private Investoren: 2,5 Mrd. Euro.

Die Gesamtausgaben der ÖBB für den Bau des Hauptbahnhofs Wien und den Umbau des Südtiroler Platzes zwischen 2006 und 2016 (siehe Abbildung 23) belaufen sich auf 966 Millionen Euro (ohne Planungskosten).

Abbildung 23:

Investitionen in den Wiener Hauptbahnhof im Zeitverlauf in Mio. Euro



Quelle: Economica, unter Verwendung von Daten der ÖBB.

Der durch die gesamte Investitionstätigkeit ausgelöste totale Bruttowertschöpfungseffekt liegt bei 641,8 Millionen Euro in Wien beziehungsweise 790,6 Millionen in Österreich insgesamt, dies entspricht 0,89 Prozent der gesamten Wertschöpfung Wiens im Jahr 2012. Der mit den Investitionsausgaben verbundene österreichweite Beschäftigungseffekt liegt bei 11.148 Personenjahren, wiederum umgelegt auf Wien sind das 1,13 Prozent aller Erwerbstätigen in Wien.

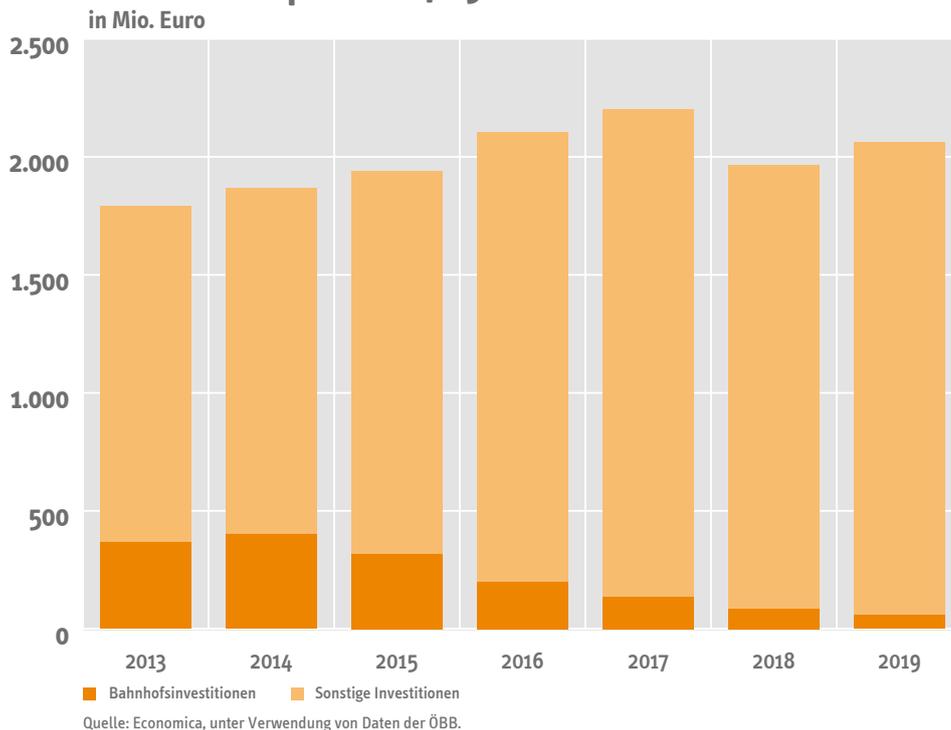
8. KONJUNKTURELLE EFFEKTE VON INFRASTRUKTUR- INVESTITIONEN

Eisenbahn-Infrastrukturinvestitionen wirken sich stabilisierend auf die heimische Nachfrage aus

Durch die mit Infrastrukturinvestitionen verbundenen Aufträge an die heimische Wirtschaft leisten die ÖBB einen nicht unbeträchtlichen Beitrag, den Auslastungsgrad heimischer Unternehmen zu gewährleisten. Auf volkswirtschaftlicher Ebene entsteht dadurch eine Stabilisierung der Nachfrage, die speziell in konjunkturellen Schwächephasen von besonderer Bedeutung ist. Der aktuelle Rahmenplan 2014-2019 sieht in der Periode 2013 bis 2019 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 13,9 Milliarden Euro⁸ vor, dies entspricht durchschnittlichen Ausgaben von ca. zwei Milliarden Euro pro Jahr.

Abbildung 24:

Investitionsvolumen 2013 bis 2019 laut Rahmenplan 2014-19



Der aktuelle Rahmenplan beinhaltet eine Vielzahl von Bahnhofsinvestitionen, wodurch z.B. 2013 und 2014 jeder fünfte Euro der gesamten Infrastrukturinvestitionen in den Neu- beziehungsweise Umbau von Bahnhöfen und Haltestellen fließt. Insgesamt werden zwischen 2013 und 2019 mehr als 1,5 Milliarden Euro für Bahnhofsinvestitionen aufgewendet. Es sind mit Ende 2015 bereits sehr viele (große) Bahnhofsprojekte (Wien Hauptbahnhof, Wien West, Wien Praterstern, Wien Nord, St. Pölten Hbf., Linz Hbf., Salzburg Hbf., Innsbruck Hbf., Graz Hbf.) abgeschlossen, daher sind die Gesamtausgaben in diesem Bereich rückläufig.

Wertschöpfungseffekte der Eisenbahn-Infrastrukturinvestitionen

Dem zeitlichen Verlauf der Ausgaben entsprechend sind die damit verbundenen Wertschöpfungseffekte⁹ ebenfalls relativ gleichmäßig auf die Jahre 2013 bis 2019 verteilt. In Relation zur Bruttowertschöpfung 2013 liegt der jährliche Bruttowertschöpfungsbeitrag der Eisenbahn-Infrastrukturinvestitionen bei jeweils mehr als 0,5 Prozent. Im Vergleich dazu hat die Bruttowertschöpfung in Österreich im Jahr 2013 ebenfalls um 0,5 Prozent zugenommen. Für den Zeitraum von 2013 bis 2019 sind während der Bauphase kumulativ Bruttowertschöpfungseffekte aus Bahnhofsinvestitionen in Höhe von 1,2 Milliarden Euro zu erwarten.

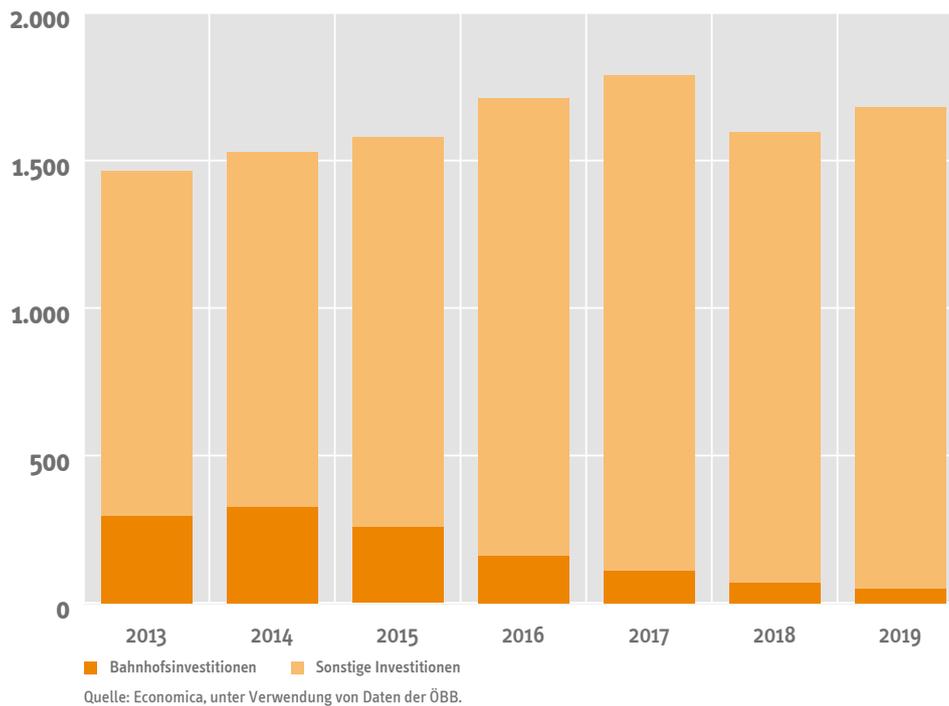
8) Um eine bessere Vergleichbarkeit der jährlichen Investitionstätigkeit zu gewährleisten, wurden die Infrastrukturausgaben der einzelnen Jahre mit der gleichen Preisbasis (1.1.2013) bewertet.

9) Zur Bestimmung des gesamtwirtschaftlichen Effektes von Investitionen wird wieder die Input-/Output-Analyse herangezogen.

Abbildung 25:

Wertschöpfungseffekte des Rahmenplans 2014-2019

Zeitlicher Verlauf in Mio. Euro

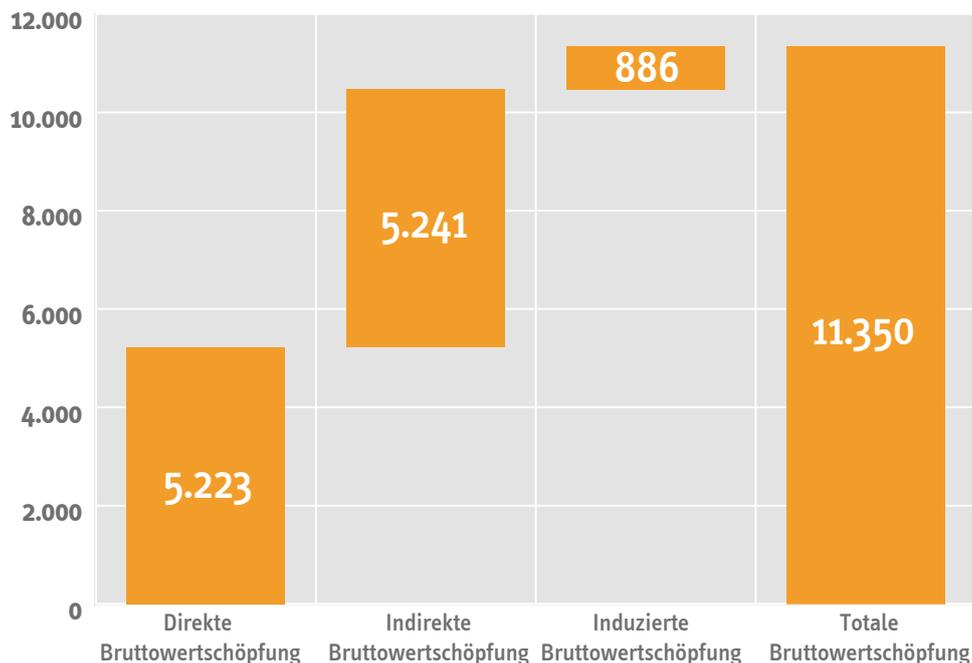


Die Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 13,9 Milliarden Euro resultieren in einer direkten Bruttowertschöpfung von 5,2 Milliarden Euro. Die multiplikativen (indirekte und induzierte) Effekte ergeben einen zusätzlichen Beitrag von 6,1 Milliarden Euro. Die gesamte Wertschöpfung von 11,4 Milliarden Euro (unter Berücksichtigung von Rundungsdifferenzen) in Relation zu den Gesamtausgaben bestimmt den Ausgabenmultiplikator in Höhe von 0,815.

Abbildung 26:

Wertschöpfungseffekte des Rahmenplans 2014-2019

Funktionale Gliederung in Mio. Euro

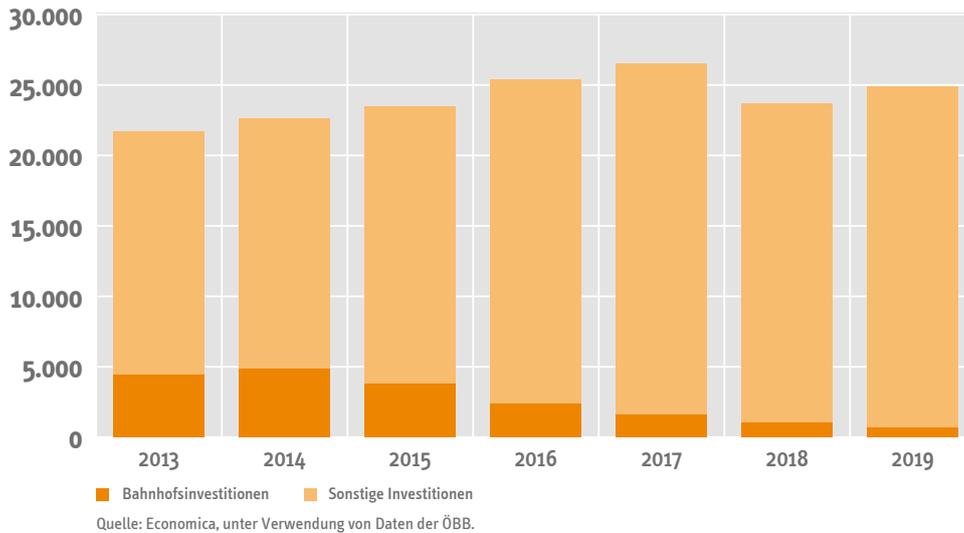


Beschäftigungseffekte der Eisenbahn-Infrastrukturinvestitionen

Im Zeitraum von 2013 bis 2019 sind mit den Eisenbahn-Infrastrukturinvestitionen neben Wertschöpfungseffekten auch Beschäftigungseffekte in Höhe von insgesamt 168.310 Jahresbeschäftigungsplätzen oder Personenjahren (in Vollzeitäquivalenten) während der Bauphase verbunden. Bezogen auf ein Jahr bedeutet dies rund 24.000 Jahresbeschäftigungsplätze in dem betrachteten Zeitraum. Der kumulierte Beschäftigungseffekt der Bahnhofsinvestitionen liegt bei ca. 19.000 Personenjahren.

Abbildung 27:

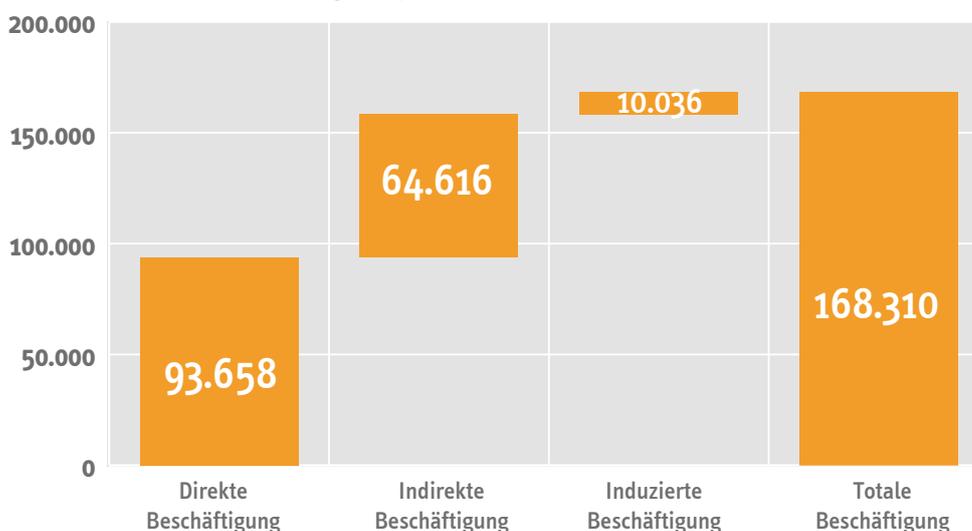
Beschäftigungseffekte des Rahmenplans 2014-2019 Zeitlicher Verlauf in Köpfen



Im Unterschied zur Wertschöpfung fällt der überwiegende Teil des Effekts aus direkter Beschäftigung an. Der totale Beschäftigungseffekt berücksichtigt neben den direkten auch noch die indirekten und induzierten Jahresarbeitsplätze, wobei hier knapp 65.000 beziehungsweise 10.000 Personen ein Jahr lang beschäftigt sind.

Abbildung 28:

Beschäftigungseffekte des Rahmenplans 2014-2019 Funktionale Gliederung in Köpfen



Ausblick

Investitionen in die Bahnhofsinfrastruktur lösen eine Vielzahl von Wirkungen aus. Zunächst erzielen Bahnkunden einen unmittelbaren Fahrgastnutzen aus einer höheren funktionellen und ästhetischen Qualität der Verkehrsknotenpunkte. Dies erhöht zugleich deren Neigung, zur Deckung des Mobilitätsbedarfes ein öffentliches Verkehrsmittel zu nutzen.

Bis dato in der öffentlichen Diskussion um Bahnhofsinvestitionen weniger beachtet wurden hingegen von diesen ausgehende Stadtentwicklungsimpulse. Moderne Bahnhöfe leisten mit ihrem Spektrum an diversen Einkaufsmöglichkeiten einen Beitrag zur Nahversorgung der in der Umgebung ansässigen Bevölkerung. Bedeutsamer aber ist, dass Bahnhofsinvestitionen zugleich über punktuelle Verbesserungen hinausgehende, substanzielle Sanierungsanstrengungen in den angrenzenden Vierteln auslösen können.

Ihrer Rolle als Kristallisationspunkt der Stadtentwicklung werden Bahnhöfe insbesondere dann gerecht, wenn die betreffenden Investitionen in ein städtebauliches Gesamtentwicklungskonzept aus privaten Investitionen in Verbindung mit komplementären öffentlichen Investitionen in den Wohngebäudebestand und die soziale Infrastruktur eingebettet sind. Dabei sind zudem die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern zur Förderung der Intermodalität entsprechend zu berücksichtigen. Am besten gelingt dies, wenn wie im Fall des Hauptbahnhofs Wien ein zentrumsnahes Stadtviertel von Grund auf neu konzipiert werden kann, sodass sich durch veränderte Pendlerströme eine systemweit verringerte Reisezeit ergibt.

Ein entsprechend aufgewertetes Bahnhofsviertel zieht in weiterer Folge kaufkraftstärkere Bevölkerungsschichten an. Allerdings war in keinem der untersuchten Fallbeispiele eine Verdrängung der ortsansässigen Bevölkerung zu beobachten. Dies würde sich in einer sprunghaften Erhöhung der durchschnittlichen Kaufkraft um mehrere Dezile niederschlagen, tatsächlich erhöhte sich die Kaufkraft um ein Dezil. Bestehende soziale Strukturen bleiben also einerseits gewahrt, andererseits kommt es zu sozio-ökonomischen Strukturveränderungen, die einer Segregation entgegenwirken.

Im ländlichen Raum wirkt sich Bahnhofsinfrastruktur günstig auf die Ansiedlungswahrscheinlichkeit von Unternehmen aus. Eine gute Verkehrsinfrastruktur verbessert die Erreichbarkeit der Betriebsstätten aus Sicht der Kunden, Lieferanten und Beschäftigten, insbesondere im Vergleich zu Regionen, die weder über eine gut ausgebaute Eisenbahnverbindung noch eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz verfügen.

Im Ergebnis bieten Bahnhofsinvestitionen eine gesamtwirtschaftliche Mehrfachdividende. Auf mikroökonomischer Ebene sind sie ein Element der Aufwertung von Stadtvierteln mit dem Ergebnis einer höheren Lebensqualität. Damit einher geht eine positive Umweltwirkung als Folge einer gesteigerten thermischen Sanierungsrate im bahnhofsnahen Wohngebäudebestand.

Auf makroökonomischer Ebene lösen Investitionen in die Bahnhofsinfrastruktur sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase erhebliche Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte in der heimischen Wirtschaft aus, wobei diese weit überwiegend den in der Region ansässigen Unternehmen zufließen. Ebenso wie Investitionen in das Streckennetz sind sie durch ein hohes Maß an Voraussesbarkeit und Planungssicherheit gekennzeichnet. Sie tragen damit zur Stabilisierung von Produktion und Beschäftigung in einem volatilen gesamtwirtschaftlichen Umfeld bei.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
Economica Institut für Wirtschaftsforschung
Liniengasse 50-52, 1060 Wien
Tel.: 0043 676 3200 400
office@economica.at
www.economica.at

Wissenschaftliche Analyse:
Dr. Christian Helmenstein
und Team Economica

Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung.
In Zusammenarbeit mit den ÖBB.

Juli 2014