

**Größenordnungsmäßige Abschätzung von volkswirtschaftlichen Effekten für die Investitionen in das ÖBB-Schienennetz  
(auf Basis des ÖBB-Rahmenplans 2014-2019) an Hand von bestehenden Studien**

Gesamtinvestitionen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	SUMME 2014-2019
ausgabenwirksames Investitionsvolumen inkl. Brennerbasistunnel in €	1.789.662.875	2.053.854.305	2.278.543.481	2.440.111.293	2.225.489.110	2.379.423.406	13.167.084.470
<u>kurzfristige</u> Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. → 20 Personenjahre *	35.793	41.077	45.571	48.802	44.510	47.588	263.342
<u>langfristige</u> Auswirkungen in Arbeitsplätzen: pro € 1 Mio. → 24 Arbeitsplätze **	42.952	49.293	54.685	58.563	53.412	57.106	316.010
<u>langfristige</u> Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 → 1 neuer Arbeitsplatz ***	26.203	30.071	33.361	35.726	32.584	34.838	192.783

Studien betreffend Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben

\* Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO - Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010 .  
Die Studie untersucht im Wesentlichen mittels regionalen Input- Output Analysen die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Neben den eigentlichen Bautätigkeiten sowie Bauzulieferleistungen (z.B. Tunnelbohrmaschinen) werden auch die sekundären Wertschöpfungseffekte in den jeweiligen Regionen durch die Bautätigkeit betrachtet (Unterbringung und Konsum der Bauarbeiter, etc.).

\*\* Institut für Höhere Studien: Volkswirtschaftliche Bewertung der Projekte des Rahmenplans 2009 -2014 in der Betriebsphase; Studie im Auftrag der ÖBB Infrastruktur Bau AG, Februar 2010.  
Diese Studie schätzt die langfristigen (während des Betriebes entstehenden) wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen ab. Das Modell baut im Wesentlichen auf einem Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit von Regionen und der Regionalen Wirtschaftsleistung auf. Die untersuchten Projekte führen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit, die mittels des Modells in Zuwächse der regionalen Wirtschaftsleistung (ausgedrückt im Bruttoregionalprodukt) abgeschätzt werden.  
Die Methoden der beiden Studien wurden auch für einzelne Achsen angewandt, etwa für die Projekte der Baltisch Adriatischen Achse.

\*\*\* Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn- Leistung auf Schiene - Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellen Vereinigung , Jänner 2013.