

# ***Volkswirtschaftliche Effekte der Investitionen in die Verlängerung der Lokalbahn (S-Link)***

*Vorhaben 1: Salzburger Hauptbahnhof – Mirabellplatz*

*Wertschöpfung, Beschäftigung und Fiskalaufkommen*

*Studie im Auftrag der Salzburger Regionalstadtbahn*

*Projektgesellschaft mbH*





# ***Volkswirtschaftliche Effekte der Investitionen in die Verlängerung der Lokalbahn (S-Link)***

***Vorhaben 1: Salzburger Hauptbahnhof – Mirabellplatz***

***Wertschöpfung, Beschäftigung und Fiskalaufkommen***

***Studie im Auftrag der Salzburger Regionalstadtbahn***

***Projektgesellschaft mbH***

**Jänner 2023**

Berrer, Helmut | Grohall, Günther | Helmenstein, Christian |  
Muchitsch, Katharina | Sengschmid, Eva | Zalesak, Michaela



# Inhalt

<b>Executive Summary</b>	<b>1</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2 Methodik</b>	<b>5</b>
2.1 Impaktanalyse	5
2.1.1 Input-Output-Tabelle	6
2.1.2 Input-Output-Analyse	6
2.1.3 Direkte, indirekte und induzierte Effekte	7
<b>3 Daten</b>	<b>9</b>
<b>4 Ergebnisse</b>	<b>11</b>
4.1 Wertschöpfungseffekte	11
4.2 Beschäftigungseffekte und Löhne & Gehälter	14
4.3 Fiskalische Effekte	17
<b>5 Schlussfolgerung</b>	<b>20</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>21</b>

## Executive Summary

Die Stadt Salzburg als wirtschaftlicher und touristischer Dreh- und Angelpunkt der Region steht mit ihrem Verkehrsnetz vor neuen und immer größer werdenden Herausforderungen. Derzeit leben knapp 51,1% aller Erwerbstätigen in Salzburg außerhalb der Stadtgrenzen und pendeln täglich zu ihrem Arbeitsplatz. Die Tendenz ist steigend. Gleichzeitig ist die ohnehin bereits niedrige Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs in Salzburg in den vergangenen Jahren noch weiter gesunken. Der steigenden Belastung der Straßen – und in weiterer Folge auch für die Anrainerinnen und Anrainer – soll durch eine neue Bahnverbindung (S-Link) zwischen dem Salzburger Hauptbahnhof und Hallein, einer Strecke entlang welcher ein bedeutender Anteil der Einpendlerinnen und -pendler lebt, entgegengewirkt werden. Das Gesamtvorhaben ist in mehrere Teilstücke gegliedert, wobei geplant ist, mit der Verbindung Salzburger Hauptbahnhof – Mirabellplatz zu starten.

Neben den Vorteilen durch eine Entlastung des Straßennetzes oder einer geringeren Schadstoffbelastung können auch positive ökonomische Effekte aus dem Infrastrukturausbau erwartet werden. Wie bedeutend dieser für die Wertschöpfung in Salzburg Stadt und Land sowie auch für Gesamtösterreich ist und welche Impulse dadurch für den Arbeitsmarkt ausgelöst werden, wird im Rahmen der vorliegenden Studie empirisch untersucht. Dies geschieht anhand von Informationen zur Höhe einer konkreten Erst-Investitionssumme, die für den Bau der ersten Teilstrecke benötigt wird.

### Wertschöpfungseffekte

Die Investitionssumme, die für das erste konkrete Bauvorhaben benötigt wird und 199,8 Mio. Euro umfasst, generiert im Land Salzburg eine Bruttowertschöpfung, die 0,46% der gesamten jährlichen Bruttowertschöpfung Salzburgs (2020: 25.627 Mio. Euro<sup>1</sup>) ausmacht. Für Gesamtösterreich steht der Bau des ersten Abschnitts des S-Link in Verbindung mit einer totalen Bruttowertschöpfung von 162,7 Mio. Euro. Somit generiert jeder investierte Euro in den S-Link eine totale Wertschöpfung von 0,81 Euro in Gesamtösterreich. Etwa 70% aller direkten Bruttowertschöpfungseffekte (64,3 Mio. Euro) können der Stadt Salzburg zugerechnet werden, während die indirekten Effekte vermehrt entlang der Vorleistungskette hauptsächlich in Salzburg Land und Rest-Österreich entstehen.

---

<sup>1</sup> Statistik Austria: Regionale Gesamtrechnungen.

### **Beschäftigungseffekte und Löhne & Gehälter**

Auf 100 Beschäftigungsverhältnisse, die sich direkt durch den Bau des S-Link bei den entsprechenden Auftragnehmern ergeben, kommen durch die Vorleistungsverflechtungen weitere 88 neue bzw. gesicherte Arbeitsplätze in Österreich (davon 55 in Salzburg Land). Bereits durch das erste Teilvorhaben entsteht eine Gesamtnachfrage nach 2.133 Arbeitskräften in Salzburg, die somit beinahe der gesamten Einwohnerzahl von Lofer (2.102) entspricht. Für Österreich insgesamt beläuft sich der totale Beschäftigungseffekt auf 2.585 Arbeitsplätze, was in etwa der gesamten Einwohnerzahl von Neukirchen am Großvenediger (2.586) gleichkommt. Bei rund 291.000 Erwerbstätigen im Bundesland Salzburg<sup>2</sup> entspricht der totale Effekt im Land somit etwa 0,7% aller Erwerbstätigen – in Relation zu den Erwerbstätigen der Stadt Salzburg (rund 106.000) liegt der totale Beschäftigungseffekt bei 2,0%. Das benötigte Arbeitsausmaß ist weiterführend äquivalent zu 2.377 Vollzeitbeschäftigungen in Gesamtösterreich bzw. 1.979 im Bundesland Salzburg, wenn man sowohl direkte, indirekte als auch induzierte Beschäftigungseffekte berücksichtigt. Weiters werden durch die Investitionen zusätzliche Löhne und Gehälter in Höhe von 65,2 Mio. Euro im Bundesland Salzburg bzw. weitere 17,6 Mio. Euro in Restösterreich ausgezahlt.

### **Fiskalische Effekte**

Die durch die Steigerung der Bruttowertschöpfung und Auszahlung von Löhnen und Gehältern generierten Steuereinnahmen betragen 88,1 Mio. Euro. Davon fließen beinahe zwei Drittel an die unterschiedlichen Sozialversicherungsträger und den Bund. Der Rest geht an Länder und ihre Gemeinden sowie sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts. Von den direkt den Bundesländern zurechenbaren fiskalischen Effekten fließen 3 Mio. Euro direkt dem Land Salzburg und dessen Gemeinden zu, wovon 1,8 Mio. Euro an Letztere in Form der Kommunalsteuer gehen. Weitere 17,9 Mio. Euro gehen an die übrigen acht Bundesländer und deren Gemeinden.

---

<sup>2</sup> Statistik Austria Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019

# 1 Ausgangslage

Die Stadt Salzburg ist nicht nur die größte Stadt im Land Salzburg, sondern zugleich das wirtschaftliche Zentrum der Region. Aufgrund veränderter Siedlungsstrukturen, technischen Fortschritts und damit einhergehenden Veränderungen des Verkehrsverhaltens in den letzten Jahrzehnten steht die Stadt und ihr Verkehrswesen vor (neuen) und immer größer werdenden Herausforderungen.<sup>3</sup> Kontinuierlich mehr Menschen, aktuell 53.595 Personen<sup>4</sup>, pendeln aus umliegenden Regionen täglich in die Landeshauptstadt, 21.739 Personen pendeln aus Salzburg Stadt in umliegende Arbeitsorte. Zusätzlich kommen noch über 3.000 Transitpendlerinnen und -pendler<sup>5</sup> vom Norden oder dem Süden. Demnach wohnen aktuell knapp 51,1% der in Salzburg aktiven Erwerbspersonen außerhalb der Stadtgrenzen (davon 3.180 Personen in Hallein und 888 Personen in Anif) und nehmen jeden Tag teilweise weite Strecken auf sich, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Die Arbeitswege (in km) haben sich über die Jahre aufgrund des Phänomens der „konstanten Reisezeitbudgets“<sup>6</sup> jedoch immer weiter erhöht. Diese Strecken können mit dem Auto (motorisierter Individualverkehr - MIV) oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) überwunden werden. In der Stadt Salzburg selbst betrug der ÖPNV<sup>7</sup>-Anteil im Jahr 2018 nur 15% (seit 1995 um 6 Prozentpunkte gesunken; nach dem Wegzweck „Mobilität zum Arbeitsplatz“ ist der Anteil mit 14% sogar noch etwas geringer), ganze 44% entschieden sich jedoch für den motorisierten Individualverkehr auf der Straße, welche damit gleichzeitig stark belastet ist.<sup>8</sup> Der Verkehr über die Stadtgrenzen hinaus scheint die Straße verhältnismäßig sogar noch stärker zu belasten. Zufahrtsstraßen und auch öffentliche Verkehrsmittel müssen außerdem nicht nur die tägliche Pendelbewegung, sondern auch die vermehrte Mobilitätsnachfrage des Tourismus und auch des Geschäftsverkehrs bedienen. Die Belastung der Straße bzw. der öffentlichen Verkehrsmittel wird auch in absehbarer Zeit weiter steigen. Basierend auf Bevölkerungsprognosen und Prognosen zur Nutzung von ÖVs weisen Schätzungen zur Gesamtentwicklung des ÖV-Verkehrsaufkommens bis 2030

---

<sup>3</sup> Stadt Salzburg (2021): Grundlagenbericht – Räumliches Entwicklungskonzept

<sup>4</sup> Statistik Austria: STATatlas abgerufen am 05.07.2022

<sup>5</sup> iSpace (2018)

<sup>6</sup> Die für die Mobilität aufgewandte Zeit bleibt über die Jahre relativ stabil (etwa 1,5 Stunden pro Tag), schnellere Verbindungen ermöglichen allerdings den Umzug in weniger teure/weiter entfernte Wohnorte, wodurch die Pendeldistanzen über die Zeit zunehmen. (Stadt Salzburg, 2021, S. 141)

<sup>7</sup> ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

<sup>8</sup> Stadt Salzburg (2021): Grundlagenbericht – Räumliches Entwicklungskonzept

darauf hin, dass der Binnenverkehr in der Stadt Salzburg im Vergleich zum Jahr 2019 um 6% und der Ziel- und Quellverkehr um 10% steigen wird.<sup>9</sup>

Vor diesem Hintergrund und den bereits bestehenden Verkehrsproblemen in der Stadt (Staus, Abgase, Lärm – die auch maßgeblich durch die Pendelbewegungen verursacht werden), wurde der Beschluss gefasst eine neue Bahnverbindung zwischen der Haltestelle der Lokalbahn (Salzburger Hauptbahnhof) und Hallein (die zweitgrößte Stadt im Land Salzburg mit einer Bevölkerung von aktuell über 21.000 Personen) zu errichten. Neben drängenden umweltpolitischen Herausforderungen soll die neue Verbindung vor allem regionale verkehrspolitische Ziele erfüllen, wie zum Beispiel die Schaffung einer Südanbindung zu den Haupteinzugsgebieten von Pendlerinnen und Pendler und somit eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene, oder auch den Ausbau der innerstädtischen Verkehrsangebote für Binnenpendlerinnen und -pendler und Touristinnen und Touristen.

In der hier vorgeschlagenen Studie soll nun, neben den in vorangegangenen Studien zur Machbarkeit und zur Trassenwahl bereits untersuchten direkten Effekten der neuen Strecke (Kosten für Kapitaldienst, Unterhaltung und laufenden Betrieb und Nutzen durch Reisezeiteinsparungen, geringeren Pkw-Betrieb, geringeren Schadstoffausstoß, vermiedene Unfälle, etc.), ein weiterer Aspekt des Vorhabens näher betrachtet werden. Bei diesem geht es um die volkswirtschaftlichen Effekte der Investitionen in den Bau der neuen Lokalbahn. Diese gehen neben den bisher betrachteten direkten Kosten einen Schritt weiter und zeigen unter Rücksichtnahme der Vorleistungsverflechtungen in den Wertschöpfungsketten auf, welche Effekte die Investitionen in den Infrastrukturausbau in der Stadt und dem Land Salzburg sowie in Gesamtösterreich gesamtwirtschaftlich auslösen.

---

<sup>9</sup> ZIS+P (2021): Verkehrsuntersuchung S-Link Messebahn, Graz

## 2 Methodik

Um die volks- und regionalwirtschaftliche Bedeutung des Infrastrukturausbaus der Lokalbahn auf Wertschöpfung, Beschäftigung und Steuereinnahmen in möglichst umfassender Weise, theoretisch sowie methodisch anspruchsvoll und empirisch belastbar aufzeigen zu können, wird auf die Methode der Input-Output-Analyse zurückgegriffen.

Investitionen definieren sich als Güter im weiteren Sinn, die für die laufende Geschäftstätigkeit eines Unternehmens oder auch der allgemeinen Öffentlichkeit notwendig sind, aber selbst nicht als Intermediärgüter in Form von Roh- oder Hilfsstoffen unmittelbar im Endprodukt weiterverarbeitet werden. Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur stellt eine solche Investition dar, die in der ersten Runde bei den beauftragten Bauunternehmen beziehungsweise der Projektplanung und Konzeption wertschöpfungswirksam wird, da die gewöhnliche Geschäftstätigkeit der für die Investitionen beauftragten Unternehmen zumindest gesichert oder sogar ausgeweitet wird. Dies inkludiert neben Bauunternehmen ebenfalls die wissenschaftliche und technische Begleitung.

Die Effekte aus der Erstellung beziehungsweise Bereitstellung der Investitionsgüter und -dienstleistungen werden unter Verwendung einer Multiregionalen Input-Output-Tabelle (MRIOT) bestimmt. Die Verwendung der MRIOT erlaubt es, die Effekte aus den Investitionen den einzelnen Bundesländern zuzuweisen.

### 2.1 Impaktanalyse

Um den volks- und regionalwirtschaftlichen Effekt des Ausbaus des S-Link berechnen zu können, müssen die Investitionen zunächst in das System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) eingebettet werden. D.h. die Bautätigkeiten sind entlang sogenannter CPA-Kategorien, welche die Sektoren der heimischen Wirtschaft darstellen, einzuordnen. Die Herausforderung besteht darin, dass die Tätigkeiten rund um den Infrastrukturausbau einer Vielzahl von Branchen zuzuordnen sind. Bei detaillierter Betrachtung zeigt sich, dass neben „Vorbereitende Baustellenarbeiten, Bauinstallationsarbeiten und sonstige Ausbauarbeiten“ (CPA 43) bzw. „Tiefbauten und Tiefbauarbeiten“ (CPA 42) auch Sektoren wie „Dienstleistungen von Architektur- und Ingenieurbüros“, „Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung, der Verteidigung und der Sozialversicherung“, „Maschinen“, „Elektrische Ausrüstungen“, „Datenverarbeitungsgeräte, elektronische und optische Erzeugnisse“ etc. betroffen sind.

### 2.1.1 Input-Output-Tabelle

Eine Input-Output-Tabelle ist eine Tabelle, in der sämtliche Wertschöpfungs- bzw. Güterströme einer Volkswirtschaft in Matrizenform abgebildet werden. Spaltenweise gelesen geben Input-Output-Tabellen an, wie viel Inputs zur Erzeugung des Outputs benötigt werden, d.h. wie viel ein Sektor an Inputs von anderen heimischen Sektoren oder aus dem Ausland (Importe) bezieht und wie viel Wertschöpfung im Produktionsprozess generiert wird. Zeilenweise gelesen geben die Tabellen an, wie die produzierten Güter und Dienstleistungen verwendet werden, d.h. ob sie als Input in den eigenen und in andere Sektoren fließen oder an die Endnachfrage, die sich im Wesentlichen aus privatem und staatlichem Konsum, Investitionen und Exporten zusammensetzt, geliefert werden. Für alle Wirtschaftssektoren muss in diesem Modell gelten, dass alles, was produziert wird, auch verbraucht wird, sodass die Zeilensumme mit der Spaltensumme übereinstimmen muss.

Economica verfügt neben der allgemein von der Statistik Austria veröffentlichten nationalen Input-Output-Tabelle weiters eine proprietäre und laufend gepflegte multiregionale Input-Output-Tabelle (MRIOT). Diese ermöglicht den Ausweis von Effekten der Investitionen auf Bundesländerebene. Die Eigenschaft der Multiregionalität (das „MR“ in „MRIOT“) dieser Input-Output-Tabelle unterscheidet sie von anderwärtigen regionalen Tabellen, indem sie nicht nur die regionalen (bundeslandspezifischen) Gegebenheiten jeweils isoliert abbildet, sondern auch die länderübergreifenden Verflechtungen auf regionaler Ebene adäquat miteinbezieht. Somit können nicht nur bundeslandspezifische Gegebenheiten berücksichtigt und die Effekte (ausgedrückt in Beiträgen zur regionalen Bruttowertschöpfung und Beschäftigung) präzise bestimmt werden, sondern auch die bundeslandübergreifenden Liefer- und Leistungsbeziehungen. Für die Schätzung des regionalen Effekts werden aufgrund der ex-ante-Betrachtung in Abstimmung mit dem Auftraggeber Annahmen über die regionale Verteilung der durchführenden Leistungserbringer getroffen.

### 2.1.2 Input-Output-Analyse

In der vorliegenden Analyse werden die Effekte der Investitionen in den S-Link auf die Bruttowertschöpfung, die Beschäftigung sowie Löhne und Gehälter (als Bestandteil der Bruttowertschöpfung) berechnet und ausgewiesen. Die entsprechenden Ergebnisse der Berechnungen für die Bruttowertschöpfung und die Löhne und Gehälter dienen sodann als Basis für die Berechnung der fiskalischen Effekte.

Die **Bruttowertschöpfung** definiert sich als Gesamtwert der im Produktionsprozess erzeugten Waren und Dienstleistungen (Bruttoproduktionswert) abzüglich des Wertes 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), Kapital (Fremdkapitalzinsen und Abschreibungen), Unternehmertum (Gewinne) und öffentliche Hand (Steuern minus Subventionen auf die Produktion) zur Verfügung steht. Ist nur von „Wertschöpfung“ die Rede, ist fast immer „Bruttowertschöpfung“ gemeint.

Durch die Investitionen wird ebenfalls **Beschäftigung** generiert beziehungsweise gesichert. Diese kann auf zwei verschiedene Arten ausgewiesen werden. Einerseits können die einzelnen Beschäftigungsverhältnisse gezählt werden, welche der Anzahl der Arbeitsplätze entspricht, oder als Vollzeitäquivalente ausgewiesen werden. Zweiteres zählt wie viele Vollzeitarbeitsplätze theoretisch besetzt werden könnten, wenn Teilzeitarbeitskräfte zu Vollzeitkräften zusammengefasst würden.

Im Zusammenhang mit der Beschäftigung können auch die, durch die Investitionen gesicherten **Löhne- und Gehälter** dargestellt werden.

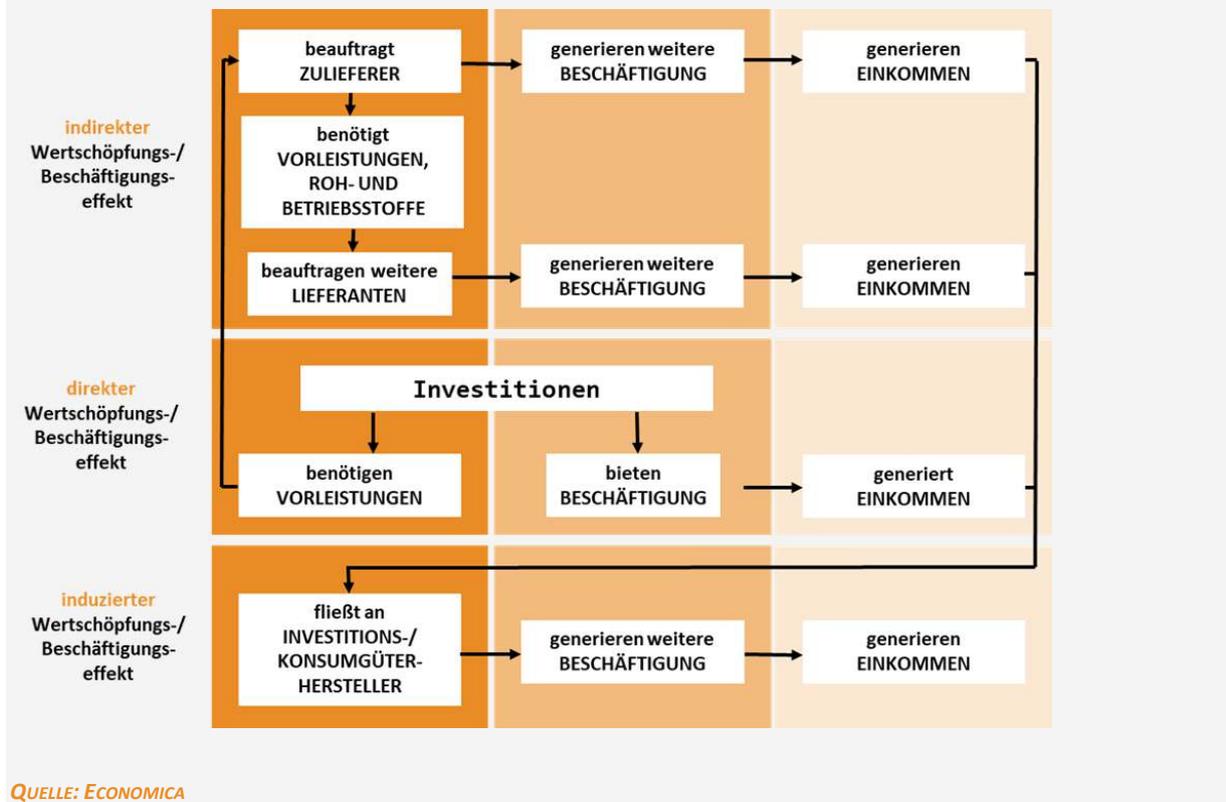
### 2.1.3 Direkte, indirekte und induzierte Effekte

Unter Verwendung des Input-Output-Modells lassen sich insgesamt drei verschiedene Effekttypen unterscheiden.

- Der **direkte Effekt**: Dieser umfasst jenen Wert an Bruttowertschöpfung bzw. Beschäftigung, der direkt in den betrachteten Unternehmen bzw. Organisationen erwirtschaftet bzw. an Beschäftigung generiert wird.
- Der **indirekte Effekt**: Der sich aus den Zulieferbeziehungen (Vorleistungsverflechtungen) entlang der gesamten Wertschöpfungskette ableitende Wertschöpfungs- bzw. Beschäftigungseffekt.
- Die **induzierten Effekte**: Die direkt und indirekt geschaffenen bzw. abgesicherten Arbeitsplätze generieren zusätzliches Nettoeinkommen gegenüber einer alternativen Arbeitslosigkeit, welches von den Beschäftigten wieder zum Teil für heimische Waren und Dienstleistungen ausgegeben werden und somit die Endnachfrage anregen. Die dadurch generierten Effekte werden als induziert bezeichnet.

Während die Berechnung der direkten Effekte teils ohne Modell möglich wären, können die indirekten Effekte entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette nur mittels Input-Output-Analyse quantifiziert werden.

ABBILDUNG 1: DIREKTE, INDIREKTE UND INDUZIERT EFFEKTE

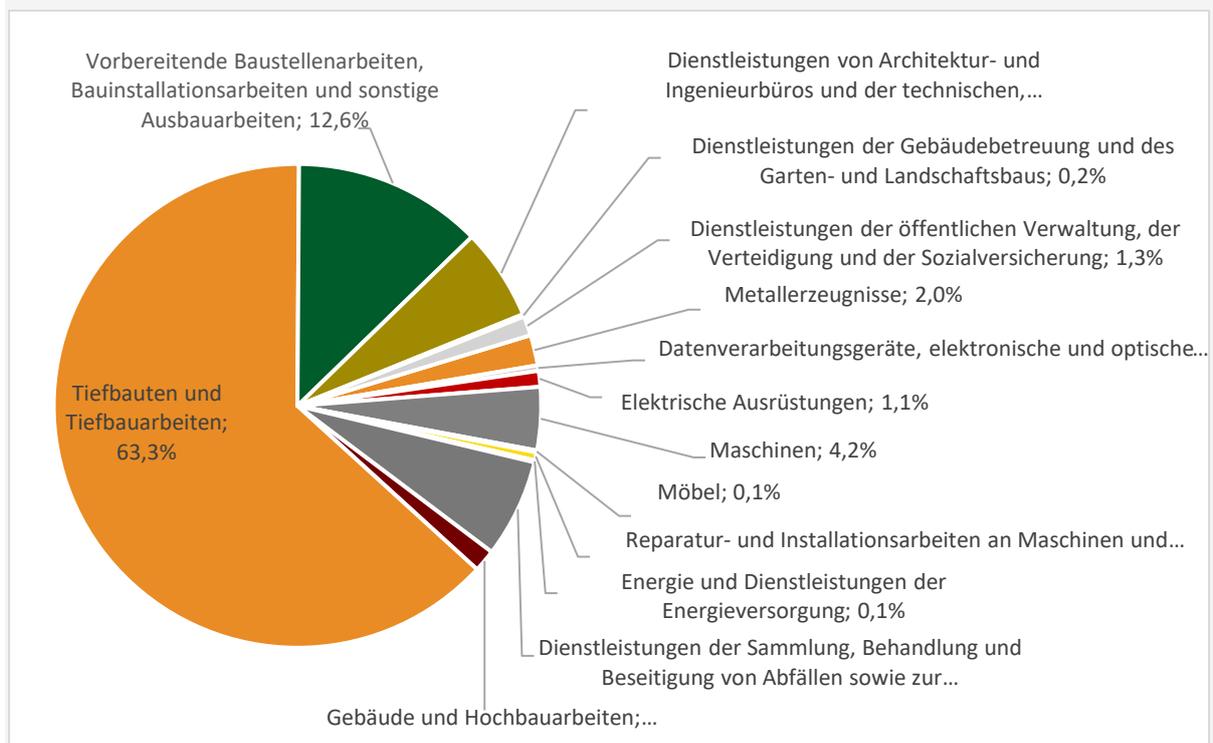


### 3 Daten

Anhand einer Kosteneinschätzung von ca. 200 Mio. Euro für das erste konkrete Vorhaben, welches die unterirdische Verlängerung der Lokalbahn von Salzburg Hauptbahnhof bis zum Mirabellplatz und die Errichtung der neuen Station Mirabellplatz umfasst, werden die damit einhergehenden volkswirtschaftlichen Effekte berechnet werden.

Abbildung 2 stellt die Aufteilung dieser Investitionssumme auf die unterschiedlichen relevanten Wirtschaftssektoren nach CPA-Kategorien dar. Ein entsprechender Risikozuschlag wurde proportional auf alle mit den Bautätigkeiten in Verbindung stehenden Wirtschaftssektoren aufgeteilt.

**ABBILDUNG 2: VERTEILUNG DER INVESTITIONSSUMME NACH CPA-KATEGORIEN**



Quelle: Economica.

Da die Projektvergabe noch nicht abgeschlossen ist und somit nicht ausgeschlossen werden kann, dass etwaige Anteile des Projekts auch von ausländischen Auftragnehmern durchgeführt werden, wurden die durchschnittlichen österreichweiten Importanteile der relevanten Sektoren von den Investitions-

volumina je Sektor abgezogen.<sup>10</sup> Von der für den Ausbau insgesamt erforderlichen Investitionssumme in Höhe von 199,8 Mio. Euro umfassen die in Österreich wertschöpfungswirksamen Investitionen (die gesamte Investitionssumme inklusive Risikozuschlag, abzüglich der angenommenen Importe) ein Volumen von 186,6 Mio. Euro.

Ein Großteil der Investitionen (63,6%) ist dem Sektor „Tiefbauten und Tiefbauarbeiten“ zuzuordnen. Dieser umfasst grundlegende Bautätigkeiten, wie zum Beispiel den Tunnelbau oder die Umlegung des Öffentlichen Verkehrs. Der zweitgrößte Teil in Höhe von 12,6% wird für „Bauinstallationsarbeiten“ verwendet. Darauf folgen Ausgaben für „Dienstleistungen der Abwasser- und Abfallentsorgung“, „Dienstleistungen von Architektur- und Ingenieurbüros“ sowie für „Maschinen“. Insgesamt werden 14 Sektoren nach CPA-Kategorien durch den Bau des S-Link angesprochen.

---

<sup>10</sup> Für die Importanteile wurden dabei die Werte der Importe gleichartiger Güter der österreichischen Input-Output-Tabelle 2018 entnommen.

## 4 Ergebnisse

Für die nachfolgenden Ergebnisse sei anzumerken, dass diese auf Basis des Gesamtvolumens der Investitionen (davon 186,6 Mio. Euro in Österreich wertschöpfungswirksam) berechnet wurden und die gesamte Projektlaufzeit umfassen. Die Effekte sind somit keine Jahreseffekte, sondern spiegeln den Gesamteffekt über alle Jahre der Bautätigkeiten des Projekts wider.

### 4.1 Wertschöpfungseffekte

Dieser Teil ermittelt die durch die ersten Investitionen erzielten gesamtwirtschaftlichen Beiträge der im Zuge der Bautätigkeiten beauftragten Unternehmen im Inland. Hierbei wird zwischen folgenden drei unterschiedlichen Effekttypen unterschieden:

- dem direkten Wertschöpfungseffekt,
- dem sich aus Liefer- und Leistungsbeziehungen ableitenden indirekten Wertschöpfungseffekt und
- dem aus der Einkommensverwendung resultierenden induzierten Effekt.

Darauf aufbauend wird der Wertschöpfungsmultiplikator berechnet, welcher angibt, um welchen Faktor der totale Effekt (als Summe der direkten, indirekten und induzierten Effekte) den direkten Effekt übersteigt.

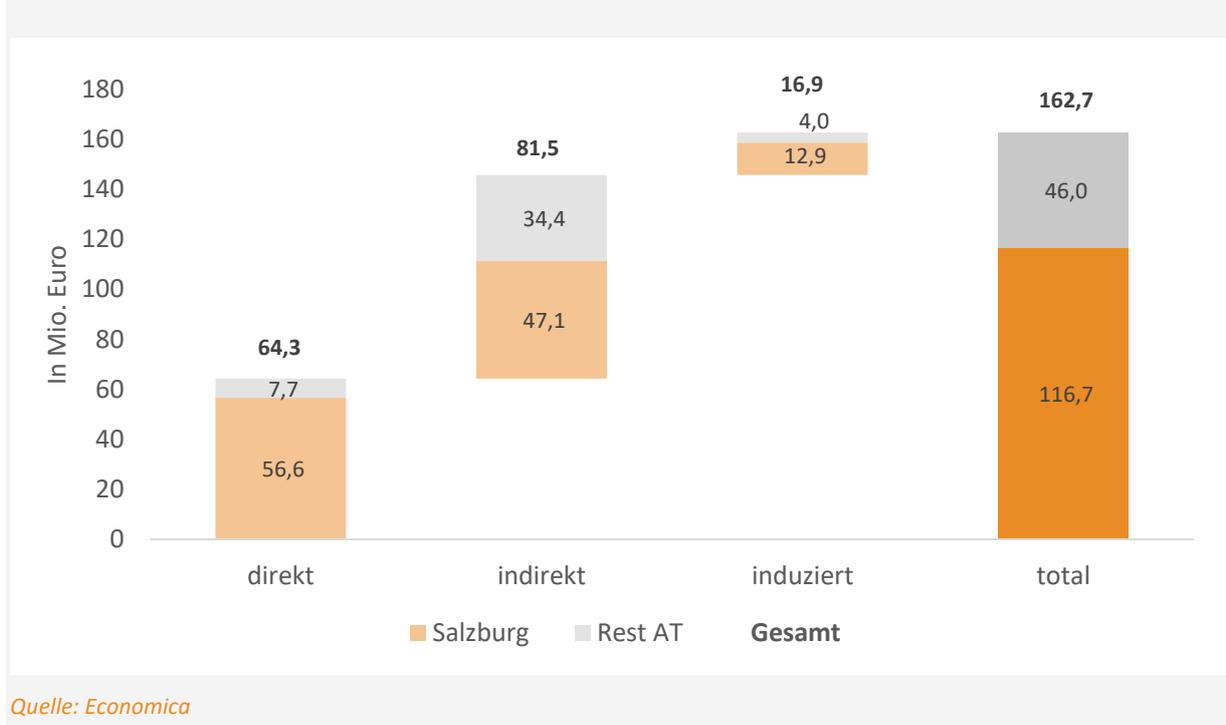
Wie bereits in Kapitel 2.1.1 erwähnt, mussten aufgrund der ex-ante-Betrachtung Schätzungen bzw. Annahmen über die regionale Verteilung der durchführenden Leistungserbringer getroffen werden. Der Inlandsanteil der Investitionen (186,6 Mio. Euro) wurde dabei zur Gänze Auftragnehmern aus dem Bundesland Salzburg zugeordnet, wobei etwaige Überschüsse im Sektor „Tiefbau und Tiefbauarbeiten“ zum Großteil auch den anderen Bundesländern angerechnet wurden. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass für längere Bautätigkeiten eine Unternehmensniederlassung am Bauort aufgebaut wird, die Wertschöpfungskomponenten somit am Standort selbst anfallen – außer die Gewinne, die weiterhin der Zentrale zuzuordnen sind.

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen die nationalen sowie regionalen Bruttowertschöpfungseffekte der Investitionen in den S-Link. Die direkten Wertschöpfungseffekte belaufen sich auf 56,6 Mio. Euro in Salzburg, wovon 45,3 Mio. Euro in Salzburg Stadt und 11,3 Mio. Euro in Salzburg Land generiert

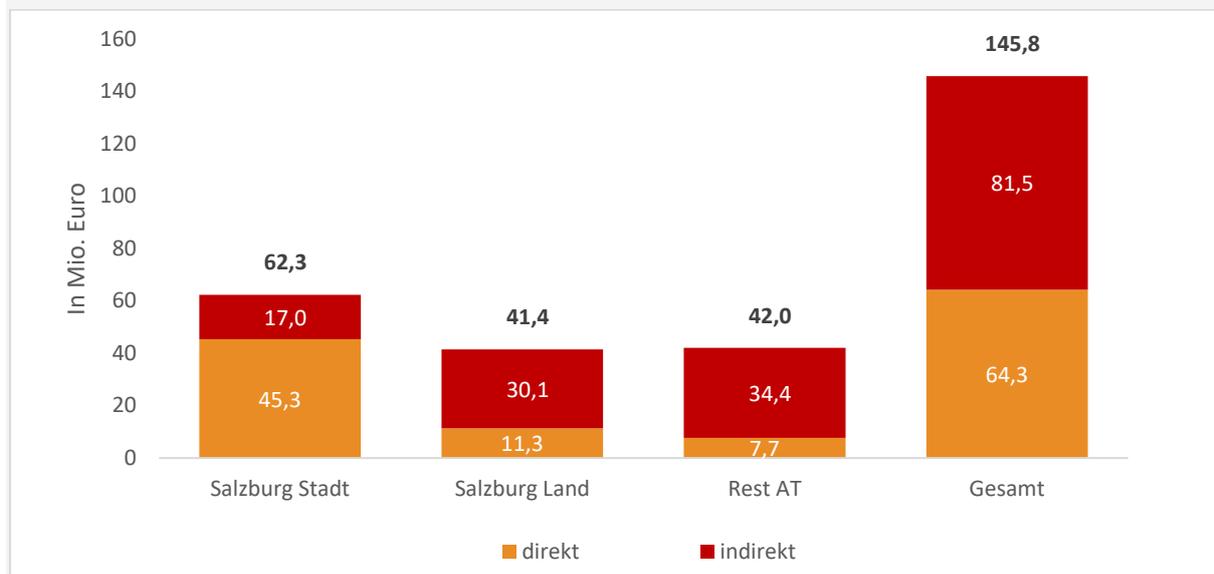
werden<sup>11</sup>, und auf weitere 7,7 Mio. Euro in Restösterreich. Indirekte Effekte ergeben eine zusätzliche Bruttowertschöpfung von 47,1 Mio. Euro in Salzburg, wobei der Großteil dieser zusätzlichen Wertschöpfung in Vorleistungsbetrieben in Höhe von 30,1 Mio. Euro in Salzburg Land realisiert wird. In Restösterreich werden durch indirekte Effekte weitere 34,4 Mio. Euro an Bruttowertschöpfung generiert.

Über diese beiden Effektebenen gesehen entstehen 43% der Effekte in Salzburg Stadt und der Rest der direkten und indirekten Effekte beinahe zu gleichen Teilen in Salzburg Land bzw. Restösterreich. Für die Stadt Salzburg ergibt sich somit, dass jeder in den S-Link investierte Euro 0,31 Euro an direkter und indirekter Wertschöpfung in Salzburg Stadt auslöst.

**ABBILDUNG 3 TOTALE BRUTTOWERTSCHÖPFUNGSEFFEKTE DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK**



<sup>11</sup> Für die detaillierte regionale Gliederung zwischen Stadt und Land Salzburg wurde die Verteilung der allgemeinen Salzburger Wertschöpfung auf Gemeindeebene aus dem Jahr 2017 herangezogen.

**ABBILDUNG 4: BRUTTOWERTSCHÖPFUNGSEFFEKTE DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK, REGIONALE GLIEDERUNG**

Quelle: *Economica*

Durch die induzierten Effekte, die sich über das durch die direkte und indirekte Beschäftigung erhöhte Lohnniveau ergeben (12,9 Mio. Euro im Bundesland Salzburg und 4 Mio. Euro in Restösterreich), summiert sich die totale Bruttowertschöpfung auf 162,7 Mio. Euro in Gesamtösterreich (dies entspricht etwas mehr als 26% der jährlichen Wertschöpfung der Luftfahrtleistungen<sup>12</sup>) – 116,7 Mio. davon im Bundesland Salzburg.

Der Gesamteffekt von 116,7 Mio. Euro im Bundesland Salzburg über den gesamten Projektverlauf steht schließlich für 0,5% der gesamten jährlichen Bruttowertschöpfung Salzburgs (2020: 25.068,3 Mio. Euro<sup>13</sup>).

Der Wertschöpfungsmultiplikator liegt für Gesamtösterreich bei 2,53, für Salzburg bei 2,06. Dies bedeutet, dass mit jedem Euro an direkter Bruttowertschöpfung in Österreich weitere 1,53 Euro bzw. in Salzburg weitere 1,06 an indirekter und induzierter Wertschöpfung anfallen.

<sup>12</sup> Vergleichsjahr 2019

<sup>13</sup> Statistik Austria: Regionale Gesamtrechnungen.

## 4.2 Beschäftigungseffekte und Löhne & Gehälter

Anhand der nationalen bzw. regionalen Wertschöpfungseffekte können auch die korrespondierenden Beschäftigungseffekte aus dem ersten konkreten Bauvorhaben des S-Link bestimmt werden. Wie zuvor erfolgt dies ebenfalls nach direkten, indirekten und induzierten Effekten. Weiters wird jeweils zwischen Beschäftigungsverhältnissen und Vollzeitäquivalenten unterschieden, da diese durch das Vorhandensein von Teilzeitarbeitsverhältnissen typischerweise voneinander abweichen. Mutatis mutandis lassen sich auch bezüglich der Beschäftigung verschiedene Multiplikatoren ausweisen. Äquivalent zum Wertschöpfungsmultiplikator setzt die als „Beschäftigungsmultiplikator“ bezeichnete Maßzahl den totalen Beschäftigungseffekt in Relation zum direkten Beschäftigungseffekt.

Abbildung 5 zeigt die Beschäftigungseffekte in Beschäftigungsverhältnissen. Durch die Bautätigkeiten entstehen im Bundesland Salzburg direkt 1.373 Arbeitsplätze (über die gesamte Projektlaufzeit), womit man beinahe die gesamte Bevölkerung von Scheffau im Tennengebirge (1.380 Personen<sup>14</sup>) beschäftigen könnte. Weitere 569 Beschäftigungsverhältnisse werden in den Vorleistungsbetrieben der unmittelbar beauftragten Salzburger Unternehmen generiert, und da die Vorleistungverflechtungen über die Bundesländergrenzen hinausgehen, werden in Gesamtösterreich sogar 981 indirekte Jahres-Beschäftigungsverhältnisse geschaffen. Durch die Verwendung des zusätzlich generierten Einkommens werden abermals 231 Arbeitsplätze in Gesamtösterreich geschaffen, wovon 190 in Salzburg entstehen. Somit liegt die Anzahl der total geschaffenen bzw. gesicherten Beschäftigungsverhältnisse in Salzburg in Höhe von 2.133 nahe der Bevölkerungszahl von Lofer (2.102), während die Anzahl jener für Gesamtösterreich in Höhe von 2.585 mit der Bevölkerung von Neukirchen am Großvenediger (2.586) vergleichbar ist.

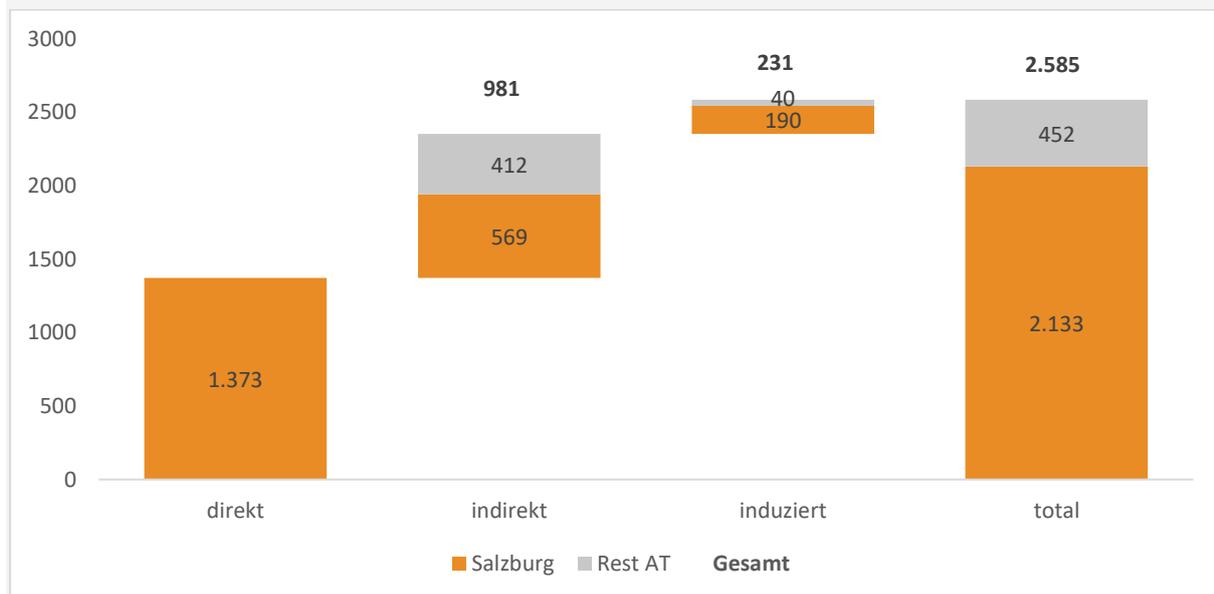
Bei rund 291.000 Erwerbstätigen im Bundesland Salzburg<sup>15</sup> entspricht der totale Effekt in Salzburg etwa 0,7% der Erwerbstätigen – in Relation zu den Erwerbstätigen der Stadt Salzburg (rund 106.000) liegt der totale Beschäftigungseffekt für das Bundesland Salzburg bei 2,0%.

Der Beschäftigungsmultiplikator liegt bei 1,88 für Gesamtösterreich bzw. bei 1,55 für das Bundesland Salzburg. Das bedeutet, dass bei 100 Beschäftigungsverhältnissen, die durch die Bautätigkeiten direkt generiert werden, weitere 88 in Österreich bzw. 55 in Salzburg entstehen.

---

<sup>14</sup> Statistik Austria Bevölkerung zu Jahresbeginn 2022

<sup>15</sup> Statistik Austria Abgestimmte Erwerbsstatistik 2019

**ABBILDUNG 5: BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE IN BESCHÄFTIGUNGSVERHÄLTNISSEN DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK**

Quelle: *Economica bzw. für Vergleichsgemeinden: Statistik Austria Bevölkerung zu Jahresbeginn 2022*

Abbildung 6 zeigt die Beschäftigungseffekte in Vollzeitäquivalenten. Durch die Investitionen in den Infrastrukturausbau werden direkt 1.317 Vollzeitarbeitsplätze (gerechnet über die gesamte Projektlaufbahn) in Salzburg geschaffen, während inklusive indirekter und induzierter Effekte insgesamt 2.377 Arbeitsplätze in Gesamtösterreich entstehen. Davon können 1.979 dem Bundesland Salzburg zugeordnet werden.

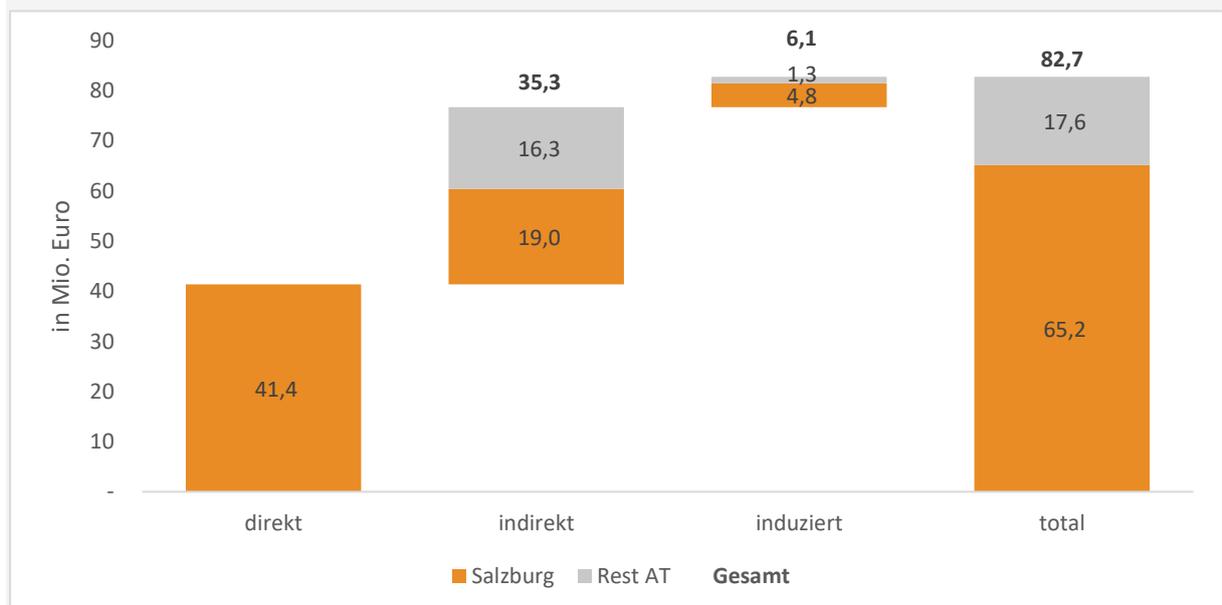
Die durch die Investition entstehenden zusätzlich ausgezahlten Löhne und Gehälter sind in Abbildung 7 dargestellt. Diese betragen für Gesamtösterreich 82,7 Mio. Euro, wovon 65,2 Mio. Euro in Salzburg und 17,6 Mio. Euro in den restlichen Bundesländern ausgezahlt werden.

**ABBILDUNG 6 BESCHÄFTIGUNGSEFFEKTE IN VOLLZEITÄQUIVALENTE DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK**



Quelle: Economica

**ABBILDUNG 7: DURCH DIE INVESTITIONEN IN DEN S-LINK GENERIERTEN LÖHNE UND GEHÄLTER**



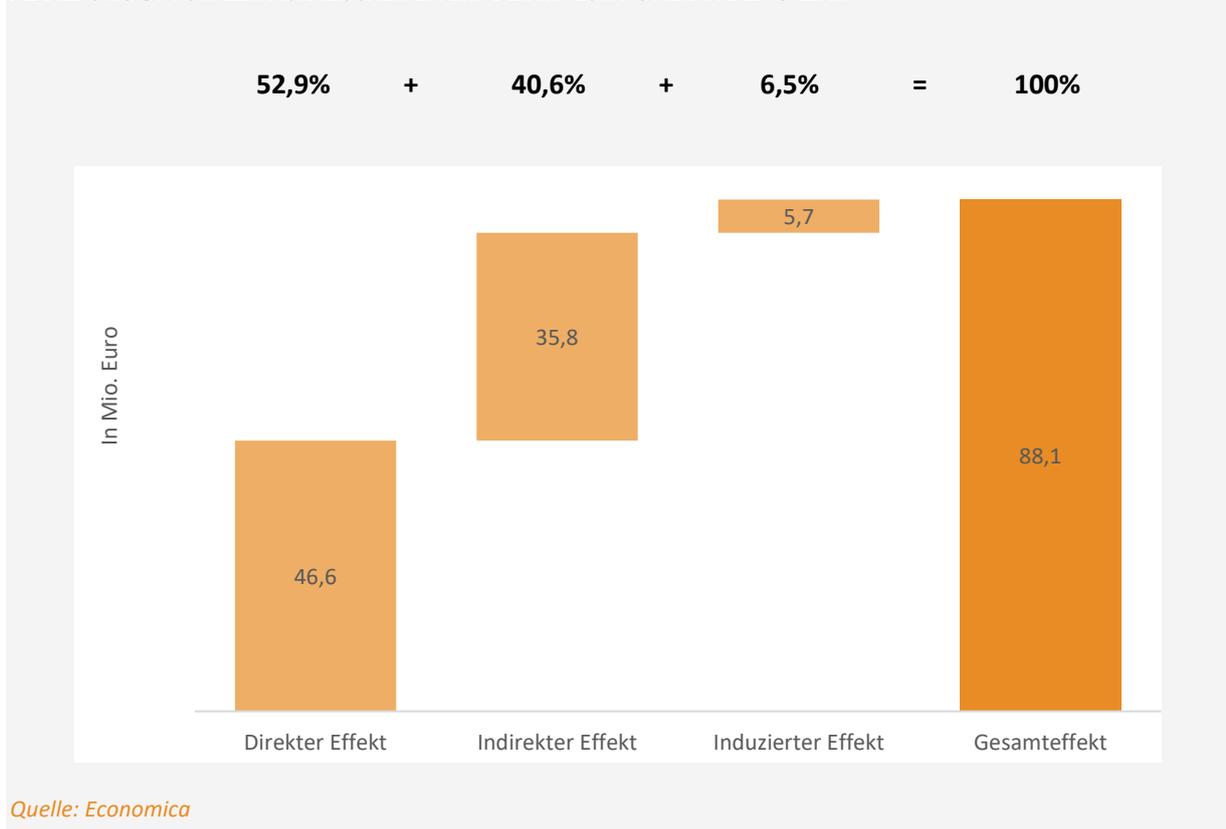
QUELLE: ECONOMICA

### 4.3 Fiskalische Effekte

Wertschöpfung und Beschäftigung dienen dem Fiskus als Steuer- und Abgabensubstrate. In Verbindung mit einer an die Modelle zur Berechnung des ökonomischen Effekts angelagerten Fiskalmatrix lassen sich nicht nur die unmittelbar entgeltabhängigen Steuer- und Abgabeneffekte ermitteln, sondern auch das weite Spektrum allgemeiner wie auch zusätzlicher branchen- und aktivitätsspezifischer Steuern und Abgaben erfassen.

Abbildung 8 zeigt, dass 52,9% des zusätzlich generierten Steueraufkommens direkt durch die Bautätigkeiten entstehen. Der totale fiskalische Effekt, also inklusive der Steuer- und Abgabeneffekte auf indirekter und induzierter Ebene, beträgt insgesamt 88,1 Mio. Euro.

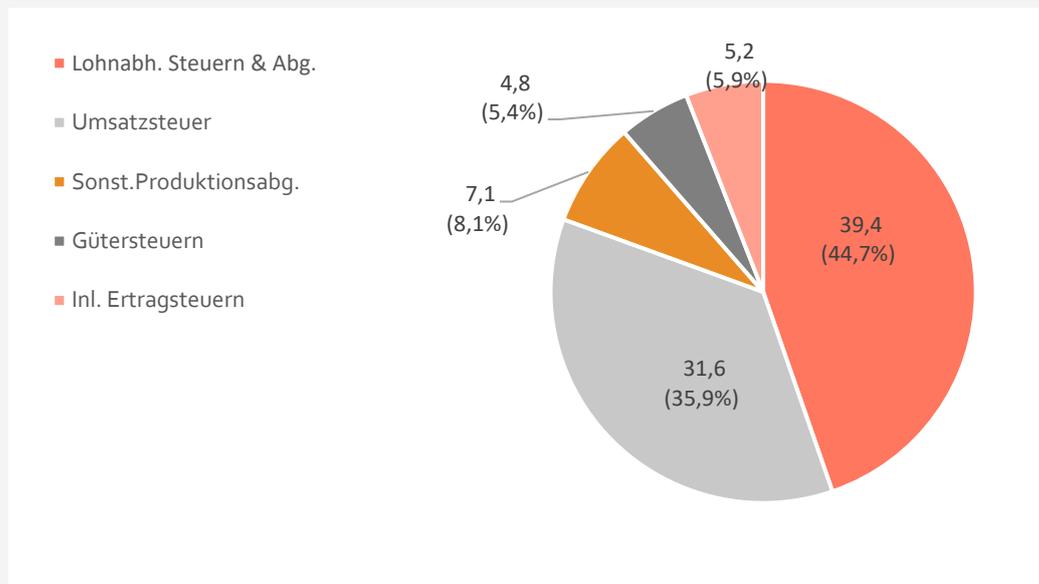
**ABBILDUNG 8: TOTALER FISKALISCHER EFFEKT DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK**



Betrachtet man den fiskalischen Gesamteffekt nach Steuerarten (Abbildung 9), dann entfällt der mit Abstand größte Anteil auf die lohnabhängigen Steuern und Abgaben mit 39,4 Mio. Euro, dies macht 44,7% des insgesamt zusätzlich generierten Steueraufkommens aus. Darauf folgt das Aufkommen der Umsatzsteuer in Höhe von 31,6 Mio. Euro (35,9% des Gesamtaufkommens). 7,1 Mio. Euro (8,1%)

ergeben sich aus sonstigen Produktionsabgaben, 4,8 Mio. Euro (5,4%) aus Gütersteuern und 5,2 Mio. Euro (5,9%) aus inländischen Ertragsteuern.

**ABBILDUNG 9: FISKALISCHER EFFEKT NACH ABGABENARTEN IN MIO. EURO**



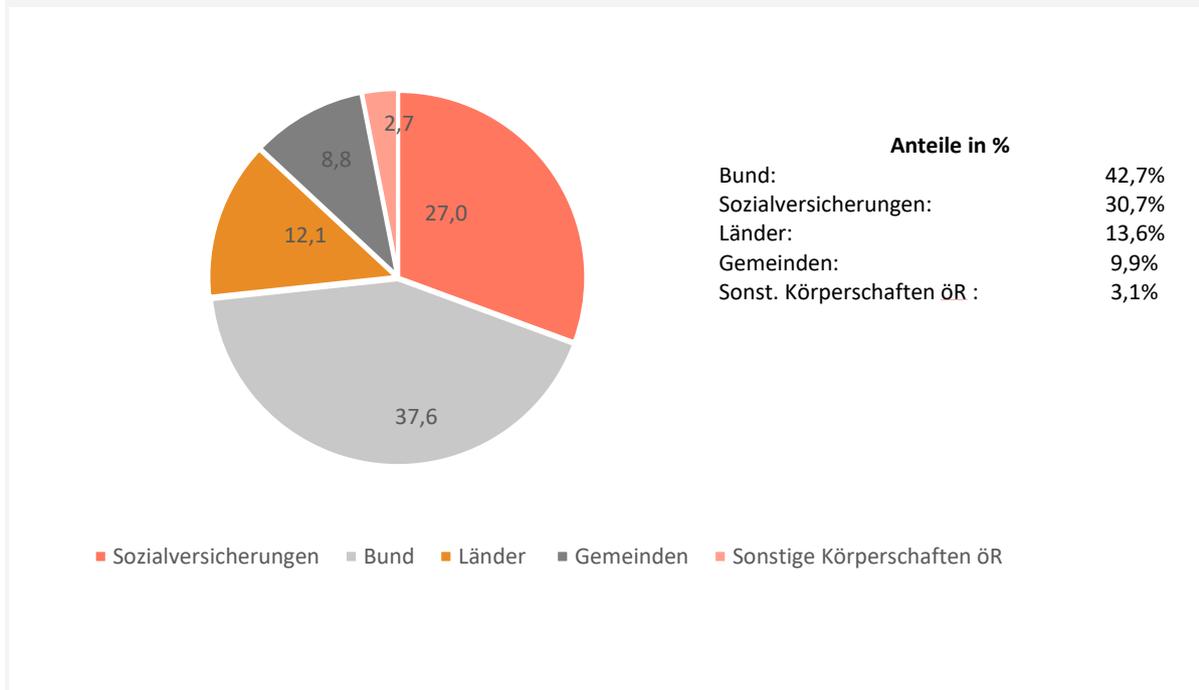
Quelle: *Economica*

Diese Steuern und Abgaben, die in Verbindung mit den Investitionen in das erste konkrete Bauvorhaben des S-Link anfallen, fließen unterschiedlichen staatlichen Ebenen zu.

Abbildung 10 stellt diese Verteilung auf die unterschiedlichen Gebietskörperschaften sowie parafiskalischen Institutionen (Sozialversicherungsträger) dar. 37,6 Mio. Euro (42,7%) der 88,1 Mio. Euro an zusätzlich generierten Steuereinnahmen fließen dem Bund, 27 Mio. Euro (30,7%) den Sozialversicherungsträgern zu. Der restliche Anteil geht an Länder und Gemeinden (23,5%) und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts (3,1%).

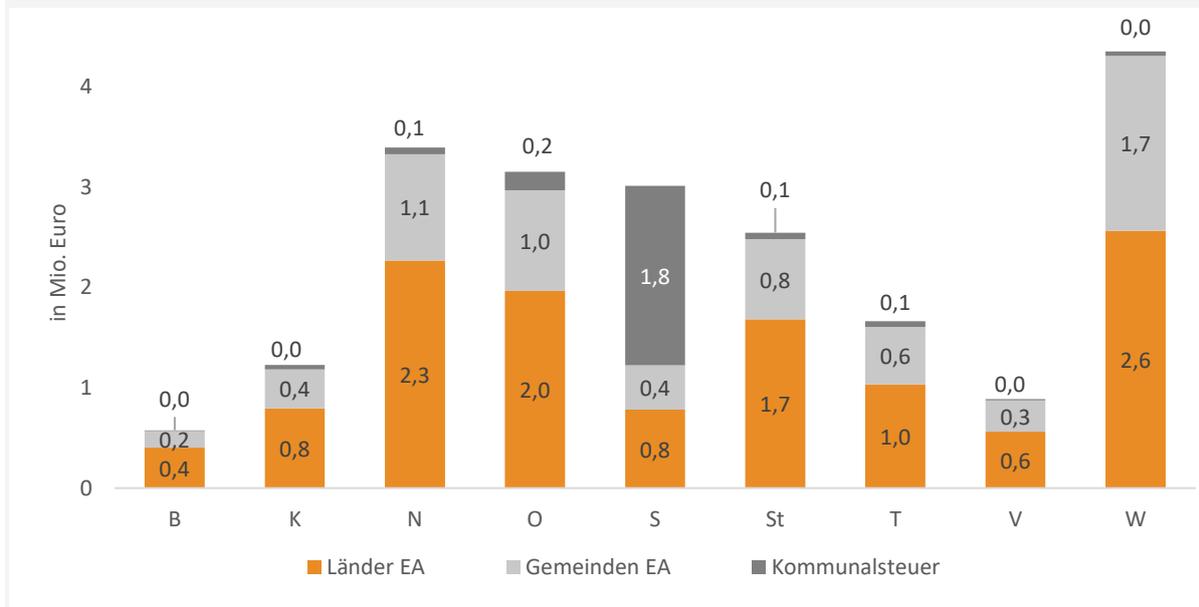
Von den 20,9 Mio. Euro, die an Länder und Gemeinden fließen, erhält Wien über den Finanzausgleich 4,4 Mio. Euro gefolgt von Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg, die jeweils 3 bis 3,4 Mio. Euro erhalten. Der Anteil der restlichen Bundesländer liegt jeweils zwischen 0,6 und 2,5 Mio. Euro. Während allgemein mehr als die Hälfte dieser Einnahmen als Ertragsanteil an das Land gehen, bildet Salzburg, wo 60% der 3 Mio. in Form der Kommunalsteuer an die Gemeinden fließen, eine Ausnahme. Die hier beschriebenen Ertragsanteile der Länder und Gemeinden wurden auf Grundlage der aktuellen horizontalen Verteilungsschlüssel des Finanzausgleichs geschätzt und sind in Abbildung 11 näher einsehbar.

**ABBILDUNG 10: FISKALISCHER EFFEKT DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK NACH KÖRPERSCHAFTEN**



Quelle: Economica

**ABBILDUNG 11: FISKALISCHER EFFEKT DER INVESTITIONEN IN DEN S-LINK NACH KÖRPERSCHAFTEN**



Quelle: Economica

## 5 Schlussfolgerung

Der Infrastrukturausbau der Salzburger Lokalbahn hat einen bedeutenden ökonomischen Impact nicht nur auf die Stadt und das Land Salzburg, wo die dadurch zusätzliche Bruttowertschöpfung und Beschäftigung hauptsächlich entstehen, sondern auch auf den Rest Österreichs, dem der Großteil des zusätzlich generierten Steueraufkommens zufließt.

Jeder in den S-Link investierte Euro generiert eine totale Bruttowertschöpfung von 0,81 Euro in Österreich. Während die Stadt Salzburg vor allem von direkten ökonomischen Effekten profitiert, fällt ein großer Teil der Wertschöpfungseffekte entlang der Lieferkette (indirekte Effekte) in Salzburg Land und Rest-Österreich an. 100 Beschäftigungsverhältnisse, die sich durch die Bautätigkeiten direkt ergeben, führen zu weiteren 88 neuen Arbeitsplätzen in Österreich (davon 55 im Bundesland Salzburg), wobei bereits durch das erste Teilvorhaben eine Gesamtnachfrage nach Arbeitskräften entsteht, die allein in Salzburg beinahe der gesamten Bevölkerung von Lofer (2.102) bzw. in Österreich der gesamten Einwohnerzahl von Neukirchen am Großvenediger (2.586) entspricht. Dabei werden zusätzliche Löhne und Gehälter in Höhe von 65,2 Mio. Euro in Salzburg und weitere 17,6 Mio. Euro in Restösterreich ausgezahlt. Diese erste Investitionssumme in Höhe von rund 200 Mio. Euro, die mit dem Vorhaben anfällt, generiert weiters ein zusätzliches Steueraufkommen von 88,1 Mio. Euro, wovon Salzburg direkt 3 Mio. Euro erhält, während die restlichen 85,1 Mio. Euro dem Bund, den Sozialversicherungsträgern, sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie allen anderen Bundesländern und deren Gemeinden zufließen.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Direkte, Indirekte und induzierte Effekte .....	8
Abbildung 2: Verteilung der Investitionssumme nach CPA-Kategorien.....	9
Abbildung 3 Totale Bruttowertschöpfungseffekte der Investitionen in den S-Link.....	12
Abbildung 4: Bruttowertschöpfungseffekte der Investitionen in den S-Link, regionale Gliederung.....	13
Abbildung 5: Beschäftigungseffekte in Beschäftigungsverhältnissen der Investitionen in den S-Link.....	15
Abbildung 6 Beschäftigungseffekte in Vollzeitäquivalente der Investitionen in den S-Link.....	16
Abbildung 7: Durch die Investitionen in den S-Link generierten Löhne und Gehälter .....	16
Abbildung 8: Totaler Fiskalischer Effekt der Investitionen in den S-Link .....	17
Abbildung 9: Fiskalischer Effekt nach Abgabenarten in Mio. Euro .....	18
Abbildung 10: Fiskalischer Effekt der Investitionen in den S-Link nach Körperschaften .....	19
Abbildung 11: Fiskalischer Effekt der Investitionen in den S-Link nach Körperschaften .....	19



---

AutorInnen:

Berrer, Helmut | Grohall, Günther |  
Helmenstein, Christian | Muchitsch, Katharina | Sengschmid, Eva |  
Zalesak, Michaela

Titel:

Volkswirtschaftliche Effekte der Investitionen in die Verlängerung  
der Lokalbahn (S-Link)

Vorhaben 1: Salzburger Hauptbahnhof – Mirabellplatz

© 2022 Economica  
Institut für Wirtschaftsforschung  
Institute of Economic Research  
Liniengasse 50-52  
A-1060 Wien  
[www.economica.eu](http://www.economica.eu)

---