

Fußgängerzonen sichern mehr Arbeitsplätze als Autobahnen

In den Jahren 2009 bis 2014 will die österreichische Regierung 22,5 Milliarden Euro in den Infrastrukturausbau von Schiene und Straße stecken. Eine aktuelle Studie vergleicht die Beschäftigungswirkung von solchen Großprojekten mit Investitionen in regionale Straßen, Radwege, Fußgängerzonen etc.

Von Gerardo Valido Gonzalez



Foto: bildbox

Arbeitsbringer Straßenbau: Beim Bau einer Fußgängerzone fließen 48,2 Prozent der Investitionen in Löhne, beim Autobahnbau lediglich 6,9 Prozent.

Die Regierung will 22,5 Milliarden Euro in den Jahren 2009 bis 2014 in den Ausbau von Schiene und Straße stecken, kündigte Infrastrukturministerin Doris Bures Ende März an, 60 Prozent in den Ausbau der Schiene, 40 Prozent in den der Straßen – vor allem klassische Infrastrukturprojekte. Das sei „so viel wie in der Zweiten Republik noch nie“. Mit diesen geplanten Investitionen werde jährlich 50.000 Menschen Arbeit gegeben, so Bures.

Beschäftigung durch Straßenbau?

Während Österreich beim Bahnausbau Nachholbedarf hat, besitzt es eines der bestausgebauten Straßennetze in der EU. Und baut auch dieses immer weiter aus. Argumentiert wird, besonders in Zeiten von Konjunkturkrisen, mit der Schaffung von Arbeitsplätzen. Reinhard Haller von der TU Wien analysiert in der aktuellen Studie „Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastruktur-Investitionen“, was mehr Arbeitsplätze schafft: Investitionen in die Bahn, in die Straße, in Radwege oder in Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Investitionen in Infrastrukturprojekte haben direkte, indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte. Die direkten entstehen bei den Unternehmen, die beauftragt werden – etwa mit der Lieferung von Gütern oder Dienstleistungen für den Bau der Straße, der Bahn, des Radwegs etc. Diese Unternehmen kaufen, um produzieren zu können, Güter und Dienstleistungen bei anderen Unternehmen und schaffen dort Beschäftigung – das sind indirekte Beschäftigungseffekte. Löhne, die den Beschäftigten ausge-

zahlt werden, fließen wiederum in den Konsum und induzieren dort Arbeitsplätze – je mehr der Investitionen in Löhne fließen, umso mehr induzierte Effekte.

Vom Schienenausbau profitieren viele Branchen

Beim hochrangigen Straßennetz werden, so Haller, pro investierter Milliarde Euro insgesamt (direkt, indirekt und induziert) 10.189 Personenjahre Arbeit geschaffen. Bei Investitionen in Bahnstrecken sind es 16.299, in Bahnhöfe 17.359. Beim Bau von

steigt der Anteil auf 38 Prozent und bei Fußgängerzonen und ähnlichen Maßnahmen auf 48,2 Prozent. Es zeigt sich, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Fußgängerzonen und andere Kleinprojekte viel höhere Beschäftigungseffekte haben als der Bau von Großprojekten. Je regionaler eine Investition, desto mehr bringt sie der Wirtschaft, da die indirekten und induzierten Effekte bei regionalen Projekten rund doppelt so hoch sind wie bei Großprojekten.

Wichtig ist es, die zeitliche Dimension des Beschäftigungseffektes zu

»BEIM AUTOBAHNBAU FLIESSEN NUR 6,9 PROZENT DER INVESTITIONEN ALS LÖHNE AN DIE BESCHÄFTIGTEN«

Radwegen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen werden jeweils 15.935 Personenjahre Arbeit geschaffen, so das Ergebnis der Berechnungen von Reinhard Haller.

Die Unterschiede, in welchen Branchen Arbeitsplätze geschaffen werden, sind groß: Beim Autobahnbau fließen fast 90 Prozent der Investitionen an die Bauwirtschaft. Beim Ausbau der Schiene knapp 40 Prozent und der Rest verteilt sich auf andere Branchen wie Elektrotechnik, Stahlbau, Metall.

Auch die Lohnkostenanteile differenzieren stark zwischen Straßen- und Schienenausbau. Beim Bau von Autobahnen gehen lediglich 6,9 Prozent der Ausgaben als Löhne an die Beschäftigten. Bei Straßen im Ortsgebiet

präzisieren (pro Jahr, für die Bauzeit), am besten in Personenjahren. Bei einem Beschäftigungseffekt von 1.000 Personenjahren werden beispielsweise 1.000 Arbeitsplätze für ein Jahr gesichert oder 500 Arbeitsplätze für zwei Jahre. Bei Infrastrukturprojekten werden kaum Dauerarbeitsplätze geschaffen.



Gerardo Valido Gonzalez betreibt seit mehr als fünf Jahren die fanpage der-wiener-linien www.fpdwl.at und macht derzeit seinen Zivildienst beim VCÖ.

verkehr in Europa



And the Winner is ...

Von Ulla Rasmussen, VCÖ-Verkehrspolitik

Die Europäische Union hat gewählt. Oder hatte die Möglichkeit dazu. Denn nur 43 Prozent der Wahlberechtigten haben gewählt. Echt frustrierend für jemanden wie mich, die auf EU-Ebene verkehrspolitisch arbeitet. Denn das europäische Parlament hat Einflussmöglichkeiten, die weit über jenen eines nationalen Parlaments liegen. Den Wahlabend habe ich in Stockholm verbracht und nicht schlecht gestaunt, als ich von einer „Piratenpartei“ hörte, die gleich zwei Plätze im EU-Parlament ergattert hat. Nein, sie hat nichts mit den Wikingern zu tun, und wahrscheinlich auch nichts mit Verkehrspolitik.



Wird sich die europäische Verkehrspolitik jetzt ändern? José Manuel Barroso Chancen für eine Wiederwahl als Kommissionspräsident stehen sehr gut. Das muss aber nicht heißen,

»NICHT NUR MENSCHENFREUNDLICH, AUCH WIRTSCHAFTSFREUNDLICH«

dass alles einfach weitergeht wie bisher. Denn sogar Barroso scheint langsam davon wegzukommen, Klima und Wirtschaft seien zwei nicht vereinbare Größen. In absolut letzter Minute vor der UN-Klimakonferenz in Kopenhagen im Dezember 2009. Es darf nicht sein, dass die Finanzkrise, die zur Wirtschaftskrise geworden ist, die Klimakrise vergessen lässt. Ist aber großteils so. Es werden Straßen gebaut, Autobauer unterstützt und klimafreundliche Grenzwerte auf die lange Bank geschoben, um nicht die Krise zu verschlimmern. Dass Straßenbau kein effizienter Jobmotor ist, ist seit Jahrzehnten bekannt, wird aber in stressigen Situationen wieder vergessen. Das Gleiche gilt für Industrien mit Überkapazität, wie die Auto- oder Flugindustrie. Dabei wäre jetzt die Zeit für eine visionäre Politik, die die Wirtschaftskrise überwindet ohne die Klimakrise zu verschlimmern.

Die Aufgabe wird sein, jetzt alle Fraktionen davon zu überzeugen, dass eine nachhaltige Verkehrspolitik nicht nur menschenfreundlich sondern auch wirtschaftsfreundlich ist. Zurück zu Stockholm. Eine sehr schöne Stadt, und eine Vorreiterin in Sachen City-Maut. Beschlossen, eingeführt und am Ende geliebt. Es gibt wirklich kaum Stau in Stockholm, die Luft ist gut, der Öffentliche Verkehr hervorragend. Und wirtschaftlich war die Einführung ein Erfolg. Absolut nachahmenswert!

kurzmeldung

Wirtschaftsmotor Rad

Mit den indirekten Beschäftigungseffekten erbringt der „Wirtschaftsfaktor Radfahren“ in Österreich 882,5 Millionen Euro an Wertschöpfung, ergibt eine aktuelle Studie der Wirtschaftskammer Österreich. Das entspricht 18.328 Arbeitsplätzen. Durch Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur (inklusive Radverleih-Systeme) werden Wertschöpfungseffekte von rund 41 Millionen Euro generiert und 700 Arbeitsplatzäquivalente erhalten. Im Jahr 2008 wurden in Österreich 181.000 Fahrräder hergestellt. Insgesamt wurden damit 46 Millionen Euro an direkter Wertschöpfung erzielt und 373 direkte Arbeitsplätze gesichert. Dazu kommen weitere Beschäftigungseffekte durch Radreparatur, Radverleihe und Radtourismus. In Summe ergibt das eine direkte Wertschöpfung des Radverkehrs von 601,9 Millionen Euro. Das führt zu 10.865 Vollzeit-Äquivalenten.