

WEITERE VERBESSERUNG DER
UNTERNEHMENSERWARTUNGEN

KONSUMNACHFRAGE IN ÖSTERREICH
WEITERHIN VERHALTEN – ZUWÄCHSE IM
WEIHNACHTSGESCHÄFT

NEUBERECHNUNG DER INFRASTRUKTUR-
INVESTITIONEN NACH WIRTSCHAFTSBEREICHEN
1995 BIS 2004

VERKEHRSPOLITISCHE INSTRUMENTE FÜR EINEN
NACHHALTIGEN KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

ÖSTERREICHISCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG

Präsident

Dr. Christoph Leitl, Präsident der Wirtschaftskammer Österreich

Vorstand

Dr. Hannes Androsch

Mag. Anna Hochhauser, Generalsekretärin der Wirtschaftskammer Österreich

Dr. Stephan Koren, Präsident des Verbandes Österreichischer Banken und Bankiers Dkfm. Ferdinand Lacina

Univ.-Prof. Dr. Michael Landesmann, Wissenschaftlicher Leiter des Wiener Instituts für Internationale Wirtschaftsvergleiche

Dr. Klaus Liebscher, Gouverneur der Oesterreichischen Nationalbank

Dr. Sepp Rieder, Amtsführender Stadtrat für Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke

Kommerzialrat Herbert Schimetschek, Präsident der Oesterreichischen Nationalbank

Rudolf Schwarzböck, Präsident der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs

Dr. Veit Sorger, Präsident der Vereinigung der Österreichischen Industrie

Abgeordneter zum Nationalrat Friedrich Verzetnitsch, Präsident des Österreichischen Gewerkschaftsbundes

Mag. Thomas Wieser, Sektionschef im Bundesministerium für Finanzen

Vizepräsidenten

Univ.-Prof. Dr. Erich Streissler, Professor für Nationalökonomie an der Universität Wien
Mag. Herbert Tumpel, Präsident der Bundesarbeitskammer

Kuratorium

August Aßl, Markus Beyrer, Jürgen Bodenseer, Giorgio Dominese, Wolfgang Duchatczek, Harald Ertl, Günther Goach, Rudolf Gruber, René Alfons Haiden, Franz Helbich, Hans Hofinger, Manfred Holztrattner, Brigitte Jank, Johann Kalliauer, Dietrich Karner, Christian Konrad, Heinz Kopetz, Paul Mailáth-Pokorny, Werner Muhm, Erich Pramböck, Erwin Pröll, Claus Raidl, Gerhard Randa, Wolfgang Ruttenstorfer, Herbert Sausgruber, Richard Silvestri, Herwig van Staa, Ulrich Stacher, Gerhard Steger, Andreas Treichl, Heinrich Treichl, Franz Vranitzky, Josef Wöhler, Bruno Zluwa

Wissenschaftlicher Beirat

Alberto Alesina (Harvard University), Jeroen C.J.M. van den Bergh (Vrije Universiteit, Amsterdam), Tito Boeri (Università Bocconi), Peter Bofinger (Universität Würzburg), Jean-Paul Fitoussi (OFCE), Wolfgang Franz (ZEW), Jürgen von Hagen (ZEL), Dietmar Harhoff (Ludwig-Maximilians-Universität München), Claudia Kemfert (DIW, Humboldt Universität zu Berlin), Francis Kramarz (INSEE), Ruud A. de Mooij (CPB), Werner Rothengatter (Universität Karlsruhe), Gerhard Untiedt (GEFRA), Andrew Wyckoff (OECD)

Leiter: Karl Aiginger

Stellvertretende Leiter: Angela Köppl, Hannes Leo, Karl Musil

Wissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Josef Baumgartner, Gudrun Biffl, Julia Bock-Schappelwein, Michael Böheim, Fritz Breuss, Margarete Czerny, Martin Falk, Rahel Falk, Oliver Fritz, Klaus Friesenbichler, Alois Guger, Franz R. Hahn, Heinz Handler, Werner Hölzl, Peter Huber, Ulrike Huemer, Serguei Kaniovski, Angelina Keil, Wolfgang Klameth, Daniela Kletzan, Angela Köppl, Kurt Kratena, Hannes Leo, Thomas Leoni, Hedwig Lutz, Helmut Mahringer, Markus Marterbauer, Peter Mayerhofer, Christine Mayrhuber, Gerhard Palme, Michael Peneder, Andrea Pöschl, Wilfried Puwein, Marcus Scheiblecker, Marianne Schöberl, Margit Schratzenstaller, Stephan Schulmeister, Susanne Sieber, Franz Sinabell, Egon Smeral, Sandra Steindl, Thomas Url, Ewald Walterskirchen, Yvonne Wolfmayr-Schnitzer, Michael Wüger

Organisation und Verwaltung

Maria Bauer, Gabriela Hötzer, Christine Kautz, Gwendolyn Kremser, Peter Leser, Andrea Luger, Eva Novotny, Robert Novotny, Vera Plass, Andrea Ranzenberger, Leopold Schehswendter, Ilse Schulz, Gabriele Schiessel, Gabriele Schober, Gerhard Schwarz, Monika Skrobaneck, Kristin Smeral, Karin Syböck, Marianne Uitz, Tatjana Weber

Wissenschaftliche Assistenz und Statistik

Martina Agwi, Christine Braun-Krone, Monika Dusek, Sabine Fagner, Ursula Glauningner, Lucia Glinesner, Andrea Grabmayer, Dagmar Guttmann, Andrea Hartmann, Julia Hudritsch, Eva Jungbauer, Christine Kaufmann, Brigitte Klose, Dietmar Klose, Irene Langer, Eva Latschka, Elisabeth Lebar, Christa Magerl, Elisabeth Neppel-Oswald, Traude Novak, Birgit Novotny, Sonja Patsios, Waltraud Popp, Annamaria Rammel, Brigitte Schütz, Eva Sokoll, Martha Steiner, Maria Thalhammer, Roswitha Übl, Evelyn Wanderer, Alexandra Wegscheider, Gabriele Wellan, Dietmar Weinberger, Gertrude Wenz

Wissenschaftliche Konsulenten

Peter Egger, Heinz Hollenstein, Michael Pfaffermayr, Kurt Rothschild, Stefan Schleicher, Gunther Tichy

Herausgeber: Karl Aiginger
Schriftleiter: Peter Mayerhofer
Redaktion: Ilse Schulz
Technische Redaktion:
Tatjana Weber

Medieninhaber (Verleger) und
Redaktion: Österreichisches Institut für
Wirtschaftsforschung • Wien 3, Arsenal,
Objekt 20

A-1103 Wien, Postfach 91 •
Telefon +43 1 798 26 01-0 •
Fax +43 1 798 93 86 •
<http://www.wifo.ac.at>

Satz: Österreichisches Institut für
Wirtschaftsforschung
Druck: Ueberreuter Print und Digimedia
GmbH., 2100 Korneuburg

P.b.b., Erscheinungsort Wien,
Verlagspostamt 1030

Preis pro Jahrgang (12 Hefte und
Online-Zugriff): € 212,00 • Preis pro
Heft: € 21,20 • Downloadpreis
pro Artikel: € 11,00

ISSN 0029-9898 • © Österreichisches
Institut für Wirtschaftsforschung 2005

Die in den Monatsberichten veröffentlichten Beiträge werden von den jeweiligen Autorinnen und Autoren gezeichnet. Sie entstehen unter Mitwirkung des Institutsteams; für den Inhalt ist das WIFO verantwortlich.

Inhalt

799 ■ Weitere Verbesserung der Unternehmenserwartungen

Sandra Steindl, Ewald Walterskirchen

Österreichs Warenexporte nahmen im III. Quartal wieder zu. Aufgrund des Rückgangs des Euro-Kurses und des starken Wachstums der Weltwirtschaft sind die Unternehmen auch bezüglich der künftigen Exportentwicklung optimistischer. Der private Konsum bleibt verhalten und reagiert nur verzögert auf die positiven Einkommenseffekte der Steuerreform. Umfragen deuten auf eine Verbesserung der Auftrags- und Geschäftslage sowie auf ein steigendes Konsumentenvertrauen im Euro-Raum hin. Auch für Österreich zeigen die Umfragen in der Sachgütererzeugung seit dem Sommer eine Aufwärtstendenz.

808 Kennzahlen zur Wirtschaftslage

Internationale Konjunkturindikatoren: Wechselkurse • Weltmarkt-Rohstoffpreise

Kennzahlen für Österreich: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung laut ESVG 1995 • Zahlungsbilanz • Tourismus • Außenhandel • Zinssätze • Landwirtschaft • Sachgütererzeugung • Bauwirtschaft • Binnenhandel • Verkehr • Bankenstatistik • Arbeitsmarkt • Preise und Löhne • Staatshaushalt • Soziale Sicherheit • Umwelt • Entwicklung in den Bundesländern

821 Konsumnachfrage in Österreich weiterhin verhalten – Zuwächse im Weihnachtsgeschäft

Michael Wüger

In Österreich wie im gesamten Euro-Raum stützt der private Konsum die Wirtschaftsentwicklung in der aktuellen Phase schwachen Wachstums weniger als in den neunziger Jahren. 2005 erhöht die Steuerreform in Österreich die Einkommen der privaten Haushalte, während die reale Kaufkraft durch die Energieverteuerung geschmälert wird. Im 1. Halbjahr entwickelte sich die reale Nachfrage (+1,1%) in Österreich günstiger als in Deutschland (-0,1%) und etwa so wie im Durchschnitt des Euro-Raums (+1,2%) und der EU (+1,4%). Stark wuchs in Österreich in diesem Zeitraum die Geldvermögensbildung der privaten Haushalte; dabei war die private Finanzvorsorge eine treibende Kraft. Im 2. Halbjahr werden die positiven Einkommenseffekte der Steuerreform stärker spürbar, die Konsumnachfrage zieht an (+1,7%). Dafür spricht der lebhaftere Geschäftsgang des Einzelhandels im III. Quartal, der auch ein gutes Weihnachtsgeschäft erwarten lässt.

835 Neuberechnung der Infrastrukturinvestitionen nach Wirtschaftsbereichen 1995 bis 2004

Margarete Czerny, Marcus Scheiblecker, Margit Schratzenstaller

Infrastrukturinvestitionen spielen eine bedeutende wachstums- und beschäftigungspolitische Rolle und tragen zur Verbesserung der Standortqualität und der Angebotsbedingungen bei. In Österreich werden die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur zunehmend außerbudgetär (durch ausgegliederte Einheiten bzw. private Unternehmen) getätigt. Höhe, Struktur und längerfristige Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Infrastrukturinvestitionen sind damit immer schwieriger zu erfassen. Das WIFO hat mit einem VGR-basierten Ansatz, der alle in die Infrastruktur investierenden Wirtschaftsbereiche einbezieht, die gesamten Infrastrukturinvestitionen in Österreich für den Zeitraum 1995 bis 2004 berechnet. Während das Niveau der Investitionen demnach absolut leicht zunimmt, hat die Bruttoinvestitionsquote rückläufige Tendenz.

851

Verkehrspolitische Instrumente für einen nachhaltigen Kraftfahrzeugverkehr*Wilfried Puwein*

Die Verkehrspolitik strebt die Beseitigung von Engpässen im Straßennetz, die Sicherung der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen und eine Verringerung der Umweltbelastungen und Unfallkosten des Straßenverkehrs an. Die Mineralölsteuer bietet sich nicht nur als eine mit geringem Aufwand einzuhebende Generalmaut für das gesamte Straßennetz an, sie ist auch eine Umweltabgabe, die einen ökonomischen Anreiz zur Senkung der CO₂-Emissionen gibt. Dazu bedarf es jedoch einer gemeinschaftlichen europäischen Lösung ebenso wie zur Herabsetzung der Höchstwerte für Schadstoff- und Lärmemissionen und für den Kraftstoffverbrauch von Kfz. Die Zahl der Unfallopfer konnte vornehmlich durch fahrzeugtechnische und straßenpolizeiliche Auflagen gesenkt werden. Österreichs Unfallbilanz ist jedoch ungünstiger als etwa die der Schweiz.

Summaries

807

Further Improvement in Business Expectations

832

Consumer Demand Continues to be Muted – Christmas Sales Expected to Grow

849

Revised estimates of Infrastructure Investment by Economic Sectors, 1995-2004

866

Transport Policy Tools to Achieve Sustainable Road Transport

Online-Zugriff■ <http://www.wifo.ac.at/publ/mb>

Alle Artikel seit 1998 im Volltext online verfügbar (PDF) • Seit 2003 als PDF- und als HTML-Version • Kostenloser Zugriff für Förderer und Mitglieder des WIFO sowie für Abonnenten

Sandra Steindl, Ewald Walterskirchen

Weitere Verbesserung der Unternehmenserwartungen

Der Warenexport gewann im III. Quartal wieder an Schwung. Wie erwartet reagierte in den letzten Monaten der private Konsum mit Verzögerung auf die positiven Einkommenseffekte der Steuerreform. Der Rückgang des Euro-Kurses erhöht die Exportchancen, und das Nachgeben der Rohölpreise festigt die Realeinkommen. Seit einigen Monaten deuten die Unternehmensumfragen im Euro-Raum auf eine Belebung der Konjunktur hin. Auch in Österreich zeigen die Befragungen im November eine weitere leichte Verbesserung der Auftrags- und Geschäftslage.

Der Konjunkturbericht entsteht jeweils in Zusammenarbeit aller Mitarbeiter des WIFO. • Abgeschlossen am 7. Dezember 2005 • E-Mail-Adressen: Sandra.Steindl@wifo.ac.at, Ewald.Walterskirchen@wifo.ac.at

Im Euro-Raum folgt die Konjunktur derzeit einem Aufwärtstrend. Das kräftige Wachstum der Weltwirtschaft kommt bei sinkendem Euro-Kurs verstärkt den Exporten zugute. Diese tragen die Konjunkturerholung, die Inlandsnachfrage erholt sich nur allmählich. Die Konsumenten scheinen jedoch zuletzt dank des Rohölpreistrückgangs mehr Vertrauen in die Wirtschaftslage gewonnen zu haben.

In Österreich zeigen die Industrieumfragen seit dem Sommer eine Aufwärtstendenz. Die Unternehmen rechnen mit einer Ausweitung der Produktion und beurteilen ihre Auftrags- und Geschäftslage günstiger als in den Monaten davor. Zur Besserung trägt vor allem die Zunahme der Bestellungen aus dem Ausland bei. Der Export gewann nach einem schwachen Jahresbeginn beträchtlich an Schwung, die Zuwachsraten blieben jedoch anders als 2004 einstellig.

Die Bauunternehmen sind bezüglich ihrer Geschäftslage besonders optimistisch. Dies gilt vor allem für den Tiefbau, der hohe Auftragszuwächse verzeichnete. Dies schlägt sich zunehmend auch in einer Ausweitung der Bauproduktion nieder.

Waren die Einzelhandelsumsätze im 1. Halbjahr hinter den Erwartungen zurückgeblieben, so erholten sie sich im III. Quartal deutlich. Sie übertrafen das Vorjahresniveau real um 2% (nach +1% im 1. Halbjahr). Nur der Kfz-Handel blieb gedämpft – offenbar als Folge der hohen Rohölpreise.

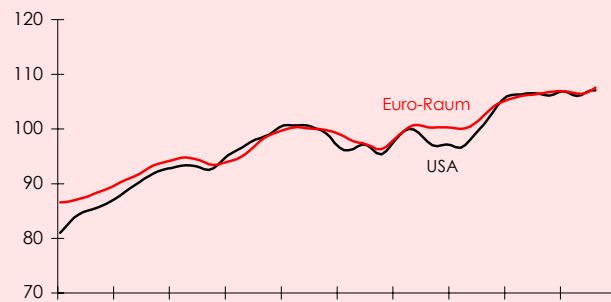
Der Preisauftrieb erhöhte sich im September auf 2,4%, im Oktober ließ er jedoch merklich nach. Die Inflationsrate sank auf 2%, vor allem weil sich Energie im Vorjahresvergleich weniger stark verteuerte. Darüber hinaus dämpfte der kräftige Rückgang der Telefonatarife den Preisanstieg.

Die Konjunkturerholung und vor allem die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes hatten eine beträchtliche Ausweitung der aktiven Beschäftigung zur Folge (November +35.800 gegenüber dem Vorjahr). Große Zuwächse verzeichneten die Branchen mit hohem und steigendem Anteil der Teilzeitbeschäftigung: unternehmensnahe Dienstleistungen, Handel, Tourismus und Gesundheitswesen. Die Zahl der Arbeitslosen nahm jedoch weiter zu (+10.500), da häufig Teilzeitkräfte aus der stillen Reserve bevorzugt werden. Vom Anstieg der Arbeitslosigkeit besonders betroffen waren Jugendliche und Frauen.

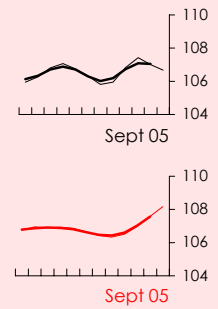
Abbildung 1: Internationale Konjunktur

Saisonbereinigt, 2000 = 100, gleitende Dreimonatsdurchschnitte

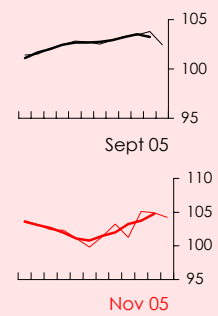
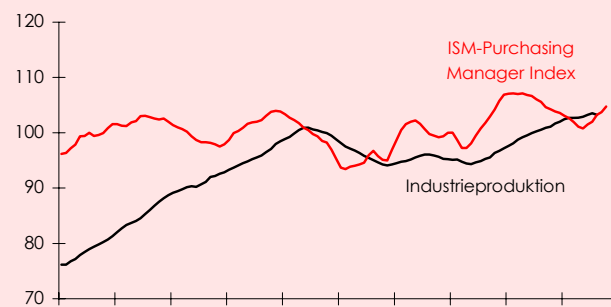
Leading indicators



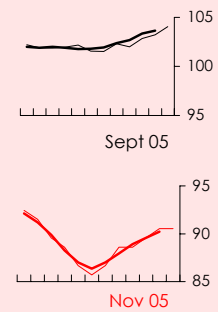
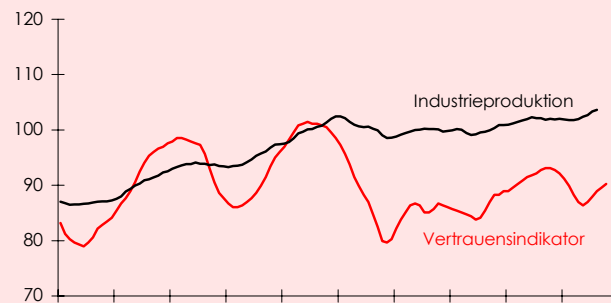
Entwicklung in den letzten 12 Monaten



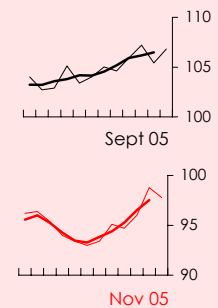
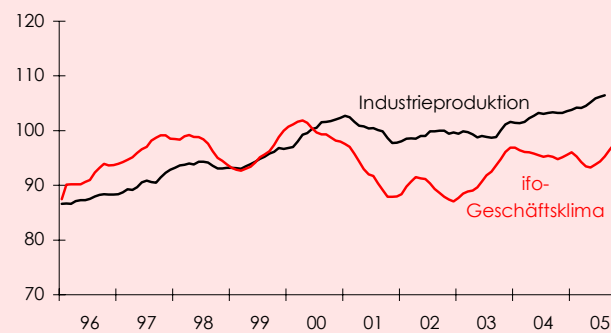
USA



Euro-Raum



Deutschland



Q: Europäische Kommission, DBB (Deutsche Bundesbank), ISM-Institute for Supply Management™, ifo-Deutschland, OECD.

Die Weltwirtschaft befindet sich nach wie vor im Aufwind. Nachdem die Wirtschaft der USA die Rezession 2001 rasch überwunden hatte, kam ein selbsttragender Konjunkturaufschwung in Gang, der trotz der hohen Rohölpreise und der adäquaten vorsichtigen Straffung der Geldpolitik anhält. Seit mehr als drei Jahren wächst die Wirtschaft der USA – der Motor der Weltkonjunktur – wieder kräftig.

Der Weltwirtschaftsklima-Index des Münchner Ifo-Institutes stieg im Herbst von 97,5 auf 99,3 Punkte, nachdem er sich in den letzten Monaten abgeschwächt hatte. Vor allem in Westeuropa und Asien sind die Aussichten günstig geworden, der Indikator für Nordamerika ging leicht zurück. Asien trägt immer mehr zum Weltwirtschaftswachstum bei. China und Indien zählen zu den am stärksten expandierenden Volkswirtschaften – in China dürfte das BIP 2005 um 9¼% gewachsen sein. Vor diesem Hintergrund steigt die Weltnachfrage nach Rohöl stark. Nach der empfindlichen Verteuerung im Sommer stabilisierte sich der Erdölpreis jedoch im Spätherbst wieder. Im November kostete ein Barrel Rohöl (Brent) durchschnittlich 55,20 \$. Japans Wirtschaft entwickelt sich dagegen verhalten. Im III. Quartal wuchs sie saisonbereinigt um 0,4%, nach +0,8% im II. Quartal.

In den USA wächst die Wirtschaft unvermindert rasch – trotz der Zinssatzanhebungen und Produktionsausfälle durch den Hurrikan im September. Im III. Quartal überstieg das reale BIP den Wert der Vorperiode saisonbereinigt um 1,1%, nach +0,8% im II. Quartal. Die Dynamik wird weiterhin von Konsum- und Investitionsausgaben getragen, der Außenbeitrag bleibt negativ. Besonders expansiv ist der Wohnbausektor. Eine Ausweitung des Wohnungsangebotes könnte die überhitzten Immobilienpreise beruhigen.

Im Oktober betrug die Arbeitslosenquote in den USA unverändert 5%. Die Kapazitätsauslastung liegt um 0,6 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert, aber noch deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt. Die künftige Wirtschaftslage wird weiterhin positiv gesehen. Nach einem leichten Rückgang im Oktober stieg der Consumer Confidence Index des Conference Board im November wieder kräftig (von 85,2 auf 98,9 Punkte). Begünstigt wurde diese Verbesserung des Konsumentenvertrauens vor allem durch die geringfügige Treibstoffverbilligung (November –0,40 \$) sowie durch erhöhte Zuversicht auf dem Arbeitsmarkt. Der Index ist jedoch immer noch viel niedriger als vor dem Hurrikan im September.

Die Europäische Zentralbank hat den Leitzinssatz Anfang Dezember wie angekündigt von 2% auf 2¼% angehoben; der EZB-Referenzzinssatz war zuvor seit Juni 2003 unverändert gewesen. Diese Maßnahme soll steigende Inflationserwartungen und insbesondere die Überwälzung von Preis- auf Lohnerhöhungen verhindern. Die Inflationsrate lag im Euro-Raum im November laut Eurostat-Vorausschätzung bei 2,4%, die Kerninflation (ohne Energie- und Nahrungsmittelpreise) bei 1½%. 2006 dürfte der Preisauftrieb mit der erwarteten Stabilisierung der Rohölpreise laut der jüngsten Prognose der Europäischen Kommission auf 2,2% zurückgehen.

Innerhalb des Euro-Raums ist die Inflationsrate relativ weit gestreut: Am niedrigsten ist sie in Finnland (0,8%) und den Niederlanden (1,5%), während der Preisauftrieb in Griechenland relativ hoch ist (3,7%).

Die Anhebung der Zinssätze um ¼ Prozentpunkt wird kaum direkte Konjunkturreffekte haben – mit Ausnahme eventuell des Bausektors. Allerdings könnte sie ein Signal für Unternehmen sein, dass jede Wachstumstendenz in Europa mit steigenden Inflationserwartungen verbunden wird. Der Vorrang der Preisstabilität vor anderen wirtschaftspolitischen Zielen wird damit dokumentiert.

Die Konjunktur erholte sich im Euro-Raum im III. Quartal rascher als erwartet. Die Verbesserung ging vom Export aus, Impulse für Investitionen und Konsum fehlen aber bisher.

Die Wirtschaft wuchs im III. Quartal gegenüber dem Vorquartal um 0,6%; im II. Quartal hatte der Anstieg nur 0,4% betragen. Bestimmt wurde die Expansion vor allem durch den positiven und erneut steigenden Außenbeitrag dank der anhaltend

Weiterhin hohes Wirtschaftswachstum in den USA und in Asien

Europäische Zentralbank hebt Zinssatz an

Erwartungen der Unternehmen im Euro-Raum verbessert

Im III. Quartal fiel das Wirtschaftswachstum im Euro-Raum mit +0,6% gegenüber dem Vorquartal kräftiger aus als erwartet. In den letzten Monaten haben sich die Erwartungen der Unternehmen weiter verbessert. Dazu trug vor allem der Rückgang von Euro-Kurs und Rohölpreis bei.

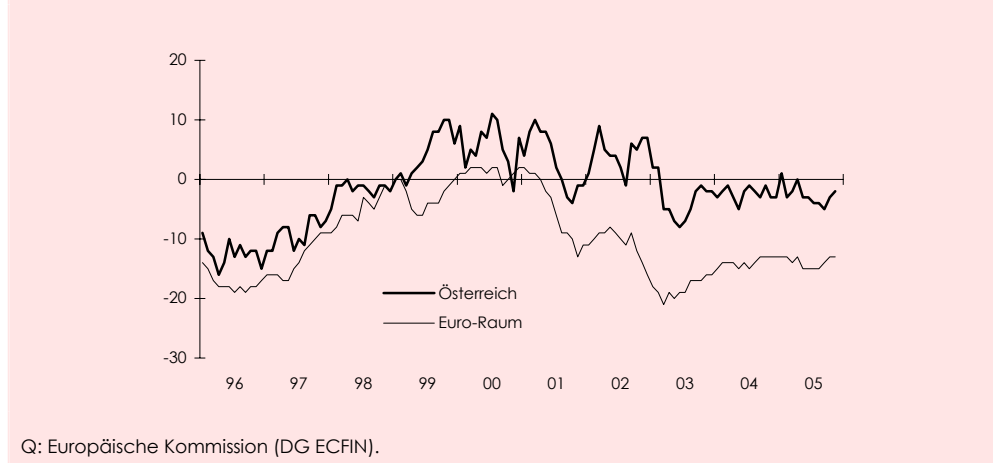
günstigen Entwicklung der Weltwirtschaft. Zusätzlich profitierte die Exportwirtschaft vom Rückgang des Euro-Kurses – der Euro wertete in den letzten Wochen gegenüber dem Dollar ab und stabilisierte sich bei etwa 1,17 \$. Positive Zeichen kamen auch vom privaten Konsum. Die Ausgaben stiegen im III. Quartal saisonbereinigt um 0,3%, kräftiger als im 1. Halbjahr

Die Umfragen der Europäischen Kommission zum Konsumenten- und Industrievertrauen zeigen seit dem II. Quartal einen Aufwärtstrend. Der Geschäftsklimaindex sank im November geringfügig, insbesondere der Einzelhandel ist weniger optimistisch. Das Konsumentenvertrauen erreichte im November den langjährigen EU-Durchschnitt, die künftige Arbeitsmarktlage wird nun günstiger beurteilt.

Die Konjunkturerholung war im Euro-Raum bis jetzt zu schwach, um die Arbeitslosigkeit signifikant zu verringern. Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote betrug im Oktober unverändert 8,3%.

Abbildung 2: Verbrauchervertrauen

Saldo aus positiven und negativen Meldungen in %, saisonbereinigt



Aufhellung der Stimmung auch in Deutschland und Italien

In Deutschland ist ein mäßiger Aufschwung zu beobachten. Das reale BIP stieg im III. Quartal im Vergleich zum Vorquartal saisonbereinigt um 0,6%, das Wachstum lag damit im europäischen Durchschnitt. Impulse kamen vor allem vom Export (+4,7% gegenüber dem Vorquartal). Der private Konsum entwickelt sich erneut zögerlich, die Investitionen in Ausrüstungen und Bauten erholten sich.

Im November fielen die Konjunkturindikatoren etwas weniger günstig aus als im Oktober. Besonders deutlich trübte sich das Geschäftsklima im Einzelhandel ein. Die Indikatoren sind aber immer noch höher als in den letzten zwei Jahren.

Für das laufende Quartal wird – angesichts der Expansion des Welthandels und des Rückgangs des Euro-Kurses – ein ähnlich kräftiges Wachstum wie für das III. Quartal erwartet. Die positiven Erwartungen spiegeln sich auch im deutlichen Anstieg der Aktienkurse (z. B. DAX).

Die Abschaffung der Eigenheimzulage per Anfang 2006 könnte den Wohnungsmarkt vor Jahresende beleben und dem Wohnbau kurzfristige Impulse geben. Vor allem aber wird die für Anfang 2007 geplante Anhebung des Mehrwertsteuersatzes um 3 Prozentpunkte auf 19% im privaten Konsum im Herbst 2006 Vorzieheffekte auslösen.

Die italienische Wirtschaft profitiert weniger als die deutsche von der lebhaften Entwicklung des Welthandels, die Investitionsbereitschaft ist gedämpft. Im III. Quartal wuchs das BIP saisonbereinigt gegenüber dem Vorquartal real um nur 0,3%. Den jüngsten Konjunkturumfragen zufolge hat sich die Stimmung jedoch verbessert.

Nach den kleinen offenen Volkswirtschaften Zypern, Estland, Lettland, Litauen, Malta und Slowenien trat auch die Slowakei im November dem Wechselkursmechanismus ERM-II bei und fixierte ihre Währung in einer Bandbreite zum Euro. Die größeren Staaten planen bis zum Jahr 2010 in das System einzutreten, für sie ist die Aufgabe der autonomen Zinspolitik schwieriger.

Eine Konjunktur- und Preiskonvergenz zwischen den EU-Staaten ist derzeit noch nicht zu erkennen. Die neuen Mitgliedsländer erzielen immer noch deutlich höhere Wachstumsraten als der Euro-Raum. Dieser Vorsprung war aufgrund des Aufholprozesses zu erwarten und resultiert aus hohen Investitionen und starkem Zustrom ausländischer Investoren. Die AIECE-Institute prognostizieren für Tschechien 2005 eine Expansion von 4,9%, für Slowenien von 4,2% und für Ungarn von 3,9%. Besonders hoch ist die Wachstumsrate in den baltischen Staaten (durchschnittlichen +7%).

Österreichs wichtigste Handelspartner aus diesem Raum sind Ungarn, Tschechien, Slowenien, Polen und die Slowakei. Eine Steigerung der Exporte nach Rumänien und Bulgarien ist zu erwarten.

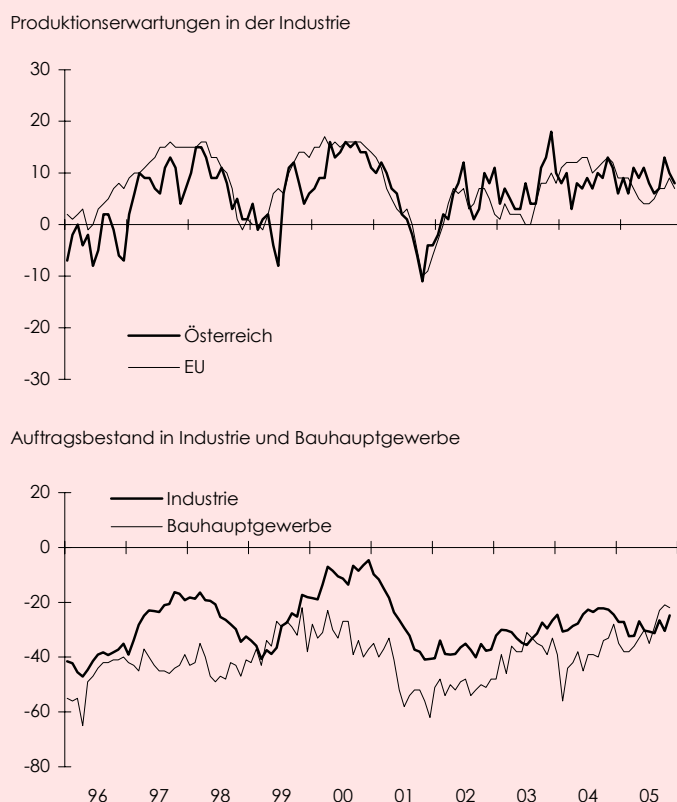
Die WIFO-Konjunkturumfragen zeigen in den letzten Monaten Stimmungsaufhellung in der Sachgütererzeugung. Auch der Einkaufsmanagerindex der BA-CA weist seit einigen Monaten deutlich aufwärts. Die Umfragen der Wirtschaftskammer bestätigen die positive, aber nicht euphorische Tendenz.

Neue EU-Mitgliedsländer wollen an Währungsunion teilnehmen

Stimmung in der österreichischen Wirtschaft besser

Abbildung 3: Ergebnisse des WIFO-Konjunkturtests

Salden aus positiven und negativen Meldungen in % der befragten Unternehmen, saisonbereinigt



Im III. Quartal wuchs die österreichische Wirtschaft gemäß WIFO-Quartalsrechnung gegenüber dem Vorquartal saisonbereinigt um 0,5% (+1,8% gegenüber dem Vorjahr). Getragen wurde diese Beschleunigung vom Export und zum Teil auch vom privaten Konsum.

Die Wertschöpfung der Sachgütererzeugung stieg im III. Quartal recht kräftig (fast +4% gegenüber dem Vorjahr). Relativ schwach entwickelte sich – auch aufgrund der Absatzprobleme der europäischen Autoindustrie – der Kfz-Bereich.

Die Lage der Bauwirtschaft ist nach wie vor günstig. Die Bauunternehmen schätzen die Auftragsbestände und die Geschäftslage überdurchschnittlich gut ein, die Auftragsbestände liegen vor allem im Tiefbau weit über dem Vorjahresniveau. Die Produktion wurde deshalb spürbar ausgeweitet.

Exportentwicklung gewinnt an Schwung

Im III. Quartal gewann die heimische Ausfuhr wieder an Dynamik, die Steigerungsrate blieb jedoch bisher im Gegensatz zu 2004 einstellig. Die günstige Einschätzung der Auslandsaufträge durch die Unternehmen lässt eine weitere Erholung im IV. Quartal erwarten.

Nach einer Schwächephase zu Jahresbeginn festigten sich die Exporte im II. Quartal wieder. Im Zeitraum Jänner bis September überstieg die Warenausfuhr das Vorjahresniveau nach vorläufigen Ergebnissen nominell um 4,3%. Auch im III. Quartal reichte die Dynamik aber nicht an die zweistelligen Zuwachsraten des Jahres 2004 heran.

Die Ausfuhr in die GUS und in die OPEC-Länder florierte ("Recycling der Erdölgelder"). Von den neuen EU-Ländern erwiesen sich das Baltikum, Polen und Tschechien als besonders aufnahmefähig für heimische Exportgüter. Die Exporte in die anderen EU-Staaten blieben bis zum Herbst ohne Dynamik.

Vor allem wegen der Rohölverteuerung stiegen die Importe im Zeitraum Jänner bis September nominell mit +4,7% etwas rascher als die Exporte. Der Einfuhrwert der Roh- und Brennstoffe nahm gegenüber dem Vorjahr um 37% zu. Die Warenbilanz wies ein Passivum von ½ Mrd. € auf.

Die Einfuhr von Maschinen und Fahrzeugen unterschritt das Vorjahresniveau in den ersten neun Monaten um rund 5%. Das entsprach den Erwartungen nach dem Auslaufen der Investitionszuwachsprämie.

Sommertourismus stagniert

In der Sommersaison 2005 übertrafen die Tourismusumsätze das Vorjahresergebnis nach vorläufigen Berechnungen mit 9,37 Mrd. € nominell um 3%. Der Umsatzzuwachs lag damit – bei Preissteigerungen von etwa 2½% – am unteren Ende der erwarteten Bandbreite von 3% bis 4%.

Von Mai bis Oktober 2005 wurden rund 59,6 Mio. Übernachtungen registriert, um 0,4% weniger als in der letzten Sommersaison. Während die Nachfrage der inländischen Gäste stagnierte (+0,2%), waren auf allen für Österreich wichtigen ausländischen Herkunftsmärkten Rückgänge zu verzeichnen (–0,7%; insbesondere Frankreich, Niederlande, Großbritannien, Deutschland, Schweiz, USA, Belgien). Unterdurchschnittlich waren die Einbußen nur in Italien.

Während das Burgenland, Wien, die Steiermark, Tirol sowie Ober- und Niederösterreich Zuwächse erzielten, wuchs der Tourismus in Salzburg nur halb so stark wie im Österreich-Durchschnitt. Kärnten verzeichnete im Jahresvergleich schwache, Vorarlberg kräftigere Einbußen.

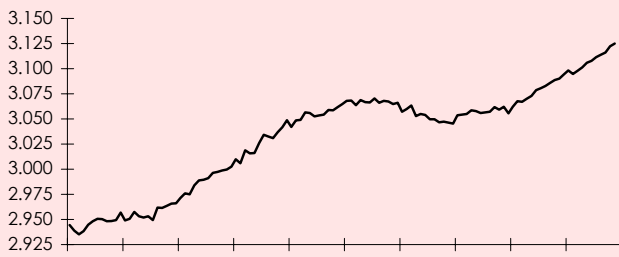
Einzelhandelsumsätze im III. Quartal kräftig gesteigert

Eine Ausweitung des privaten Konsums, wie sie im Gefolge der Steuerreform zu erwarten war, ist eine wichtige Voraussetzung für die Festigung der Inlandsnachfrage. Im 1. Halbjahr entwickelten sich die realen Umsätze im Einzelhandel mit +1% enttäuschend. Im III. Quartal setzte jedoch eine deutliche Belebung des privaten Konsums ein. Der Einzelhandel setzte real um 2% mehr ab als im Vorjahr. Der Kfz-Handel war allerdings infolge der hohen Rohölpreise gedrückt. Im III. Quartal und im Oktober lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen unter dem Vorjahresniveau.

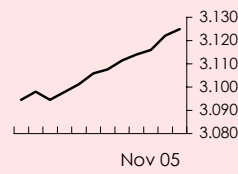
Das Verbrauchervertrauen hat sich in den letzten Monaten verbessert. Es bleibt jedoch noch unter dem mittelfristigen Trend und ist eher ein Indikator für die allgemeine Wirtschaftslage als für die Konsumneigung.

Abbildung 4: Wirtschaftspolitische Eckdaten

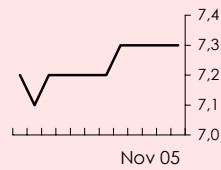
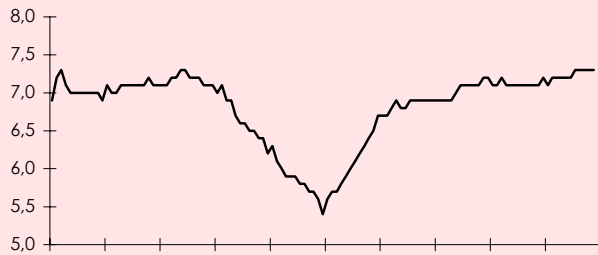
Unselbständig aktiv Beschäftigte¹⁾, in 1.000, saisonbereinigt



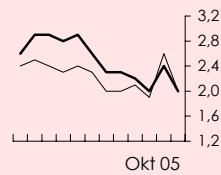
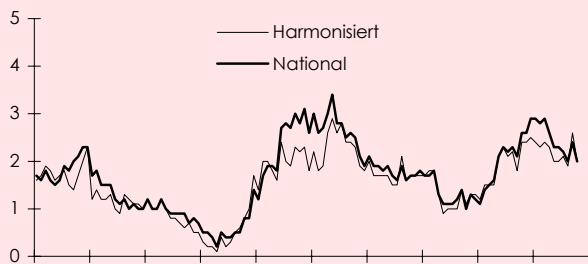
Entwicklung in den letzten 12 Monaten



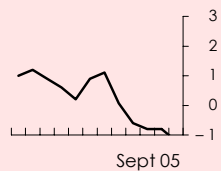
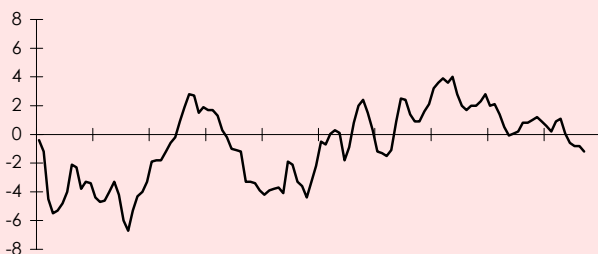
Arbeitslosenquote, in % der unselbständigen Erwerbspersonen, saisonbereinigt



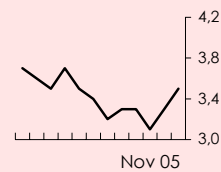
Inflationsrate, in %



Effektiver Wechselkurs, real, Veränderung gegen das Vorjahr in %



Sekundärmarkttrendite für 10-jährige Bundesanleihen, in %



Q: Arbeitsmarktservice Österreich, Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, OeNB, Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Unselbständig Beschäftigte ohne Bezug von Karenz- bzw. Kinderbetreuungsgeld, ohne Präsenzdienst, ohne arbeitslose Schulungsteilnehmer mit Beihilfen zur Deckung des Lebensunterhalts.

Preisaufrtrieb beruhigt sich

Die Inflationsrate war im Oktober mit 2,0% deutlich niedriger als im Vormonat. Entscheidend war dafür das Nachlassen der Energieverteuerung im Vorjahresvergleich.

Die Inflationsrate betrug im Oktober nach Berechnungen von Statistik Austria 2,0%. Sie war damit nach einer kurzfristigen Erhöhung im September (+2,4%) wieder etwa so hoch wie in den Sommermonaten. Ihr aktueller Rückgang resultiert vor allem aus dem indextechnischen Effekt, dass die starke Verteuerung von Mineralölprodukten vor einem Jahr begonnen hat. So waren Kraftstoffe im Oktober um "nur" 15% teurer als vor einem Jahr, im September noch um 23%.

Die Nahrungsmittelpreise trugen im September und Oktober wieder deutlich stärker zur Inflation bei. Sie stiegen um 1,6% gegenüber dem Vorjahr, etwa doppelt so rasch wie in den Sommermonaten. Die erhebungstechnisch bedingte Steigerung der Mieten beruhigte sich im Laufe des Jahres merklich. Preisdämpfende Einflüsse gingen von den Telefonatarifen aus (-11%).

Im Oktober erhöhte sich der Harmonisierte Verbraucherpreisindex mit +2,0% im gleichen Ausmaß wie der VPI nach nationaler Berechnung. Die Teuerung war damit niedriger als im Euro-Raum (2,4%).

Die Lohnrunde steht heuer im Zeichen höherer Preissteigerungen. In der Metallindustrie wurde eine Lohnsteigerung um 3,1% vereinbart. Hier hatte die gute Exportkonjunktur eine deutliche Steigerung der Gewinne zur Folge. Im Handel war die Umsatz- und Gewinnentwicklung weniger günstig: Die Kollektivvertragspartner einigten sich auf eine Erhöhung der Gehälter um 2,6%. Schon früher wurde vereinbart, dass die ASVG-Pensionen (bis zur Höhe von 1.875 €) um 2,5% angehoben werden. Der öffentliche Dienst schloss mit +2,7% ab.

Kräftige Beschäftigungsausweitung, aber Zunahme der Arbeitslosigkeit

Die Konjunkturerholung und vor allem die Flexibilisierung des Arbeitsmarktes haben einen beträchtlichen Anstieg der Beschäftigung zur Folge. Die Zahl der Arbeitslosen nimmt jedoch weiter zu, da die Unternehmen bevorzugt Teilzeitkräfte aus der stillen Reserve einstellen.

Die Beschäftigungsexpansion beschleunigte sich im November weiter, die Zahl der aktiv Beschäftigten nahm gegenüber dem Vorjahr um 35.800 zu (+1,2%). Rund 70% der zusätzlichen Arbeitsplätze kommen Frauen zugute; das deutet ebenso wie die Entwicklung der Arbeitskräftenachfrage nach Branchen auf eine weitere Ausweitung der Teilzeitarbeit hin. Zusätzliche Stellen wurden vor allem in Branchen mit überdurchschnittlicher Teilzeitquote angeboten: in unternehmensnahen Dienstleistungen, im Handel und im Tourismus. Die Sachgüterproduktion, die in überdurchschnittlichem Maß Vollzeitkräfte beschäftigt, baute Personal ab, die Bauunternehmen weiteten ihren Beschäftigtenstand dank der günstigen Auftragslage etwas aus.

Der Zuwachs an ausländischen Arbeitskräften hat sich etwas verlangsamt (+10.800 im Oktober¹⁾), die starke Ausweitung des Arbeitskräfteangebotes geht zu mehr als zwei Dritteln auf inländische Arbeitskräfte (insbesondere Frauen) zurück.

Im November waren 257.300 Arbeitslose beim Arbeitsmarktservice vorgemerkt, um 10.500 mehr als ein Jahr zuvor. Überdurchschnittlich erhöhte sich die Arbeitslosigkeit von Jugendlichen und Frauen. Die Ausweitung der Arbeitslosigkeit blieb relativ stabil, obwohl im 2. Halbjahr weniger Mittel für zusätzliche Schulungen zur Verfügung standen als im 1. Halbjahr. 55.000 ehemals Arbeitslose befanden sich in Schulungsmaßnahmen, um 4.800 mehr als vor einem Jahr. Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote lag im November laut AMS bei 7,3%, gemäß Eurostat bei 5,2%.

¹⁾ Die steigende Zahl von Arbeitskräften aus Ost-Mitteuropa, die zur Umgehung der Übergangsfristen in Österreich Ein-Personen-Unternehmen gründen, ist in den Beschäftigungsdaten nicht erfasst.

Sandra Steindl, Ewald Walterskirchen

Further Improvement in Business Expectations

Exports of goods regained momentum in the third quarter. As expected, private consumption in the last months reacted with a lag to the positive effects of the tax reform on household incomes. The decline in the euro exchange rate is brightening the outlook for exports and the softening of oil prices is boosting real incomes. Business surveys over the last few months signal a revival of activity in the euro area. Also the results for Austria of November point to a further slight improvement of order levels and the business situation.

All staff members of the Austrian Institute of Economic Research contribute to the Business Cycle Report. • Cut-off date: 7 December 2005 • E-Mail Address: Sandra.Steindl@wifo.ac.at, Ewald.Walterskirchen@wifo.ac.at

Business activity in the euro area is currently following an upward trend. The strong expansion of the world economy, coupled with a declining euro exchange rate, is giving stimulus to exports. The latter are setting the pace of the recovery, while domestic demand is picking up only gradually. Lately however, with oil prices heading down, consumers seem to regain confidence in the economic outlook.

In Austria, the regular survey regarding industrial confidence suggests an upward trend since last summer. Companies expect an increase in output and have turned more upbeat on their order and business situation than in the months before. This greater optimism is mainly driven by the increase in foreign orders. Exports, after a weak start into the year, have gained considerable momentum, although year-on-year growth rates, unlike in 2004, remained in the single-digit range.

Construction firms are particularly optimistic as regards their business situation. This holds notably for civil engineering where orders are posting strong gains, increasingly translating into higher levels of output.

Retail sales remained below expectations in the first half of the year, but recovered markedly in the third quarter, rising by 2 percent in volume from last year (+1 percent in the first semester). Only purchases of motor cars remained sluggish, obviously as a consequence of high oil prices.

Headline inflation accelerated to a rate of 2.4 percent in September, but abated to 2 percent in October as the upward pressure from energy prices slackened. The marked fall of phone charges also slowed the pace of inflation.

The cyclical recovery and in particular the higher flexibility of the labour market have led to a substantial increase in the number of persons in active employment (+35,800 from last year in November). Sectors with a high and rising share of part-time employment posted the strongest gains: commercial services, trade, tourism and health services. Nevertheless, the number of unemployed increased further, by 10,500, as new part-time workers are often recruited from the "hidden" reserve of new entrants to the labour force. Young people and women are more than other groups affected by the rise in unemployment.

Kennzahlen zur Wirtschaftslage

Der Tabellensatz "Kennzahlen zur Wirtschaftslage" bietet monatlich einen Überblick über die wichtigsten Indikatoren zur Entwicklung der österreichischen und internationalen Wirtschaft. Die Daten werden unmittelbar vor Redaktionsschluss aus der Volkswirtschaftlichen Datenbank des WIFO abgefragt. Täglich aktuelle Informationen enthalten die "WIFO-Wirtschaftsdaten" auf der WIFO-Website (<http://www.wifo.ac.at/cqi-bin/tabellen/tabhome.cqi>).

Internationale Konjunkturindikatoren

- Übersicht 1: Standardisierte Arbeitslosenquote
- Übersicht 2: Verbraucherpreise
- Übersicht 3: Saisonbereinigte Konjunkturindikatoren für die EU
- Übersicht 4: Dreimonatszinssatz
- Übersicht 5: Sekundärmarktrendite

Wechselkurse

- Übersicht 6: Referenzkurse der wichtigsten Währungen zum Euro

Weltmarkt-Rohstoffpreise

- Übersicht 7: HWWA-Index

Kennzahlen für Österreich

Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung laut ESVG 1995

- Übersicht 8: Bruttowertschöpfung und Verwendung des Bruttoinlandsproduktes
- Übersicht 9: Einkommen und Produktivität

Zahlungsbilanz

- Übersicht 10: Cash-Prinzip
- Übersicht 11: Accrual-Prinzip

Tourismus

- Übersicht 12: Übernachtungen
- Übersicht 13: Zahlungsströme im internationalen Tourismus
- Übersicht 14: Hauptergebnisse des Tourismus-Satellitenkontos (TSA)
- Übersicht 15: Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Tourismus und Freizeitwirtschaft

Außenhandel

- Übersicht 16: Warenexporte
- Übersicht 17: Warenimporte

Zinssätze

- Übersicht 18: Kurz- und langfristige Zinssätze

Landwirtschaft

- Übersicht 19: Landwirtschaftliche Gesamtrechnung laut ESVG 1995
- Übersicht 20: Markt- und Preisentwicklung

Sachgütererzeugung

- Übersicht 21: Produktion, Beschäftigung und Auftragslage
- Übersicht 22: Ergebnisse des WIFO-Konjunkturtests

Bauwirtschaft

- Übersicht 23: Produktion
- Übersicht 24: Preise und Arbeitsmarkt

Binnenhandel

- Übersicht 25: Umsätze und Beschäftigung

Verkehr

- Übersicht 26: Güter- und Personenverkehr

Bankenstatistik

- Übersicht 27: Einlagen und Kredite

Arbeitsmarkt

- Übersicht 28: Saisonbereinigte Arbeitsmarktindikatoren
- Übersicht 29: Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und offene Stellen
- Übersicht 30: Arbeitslosenquote und Stellenantrag

Preise und Löhne

- Übersicht 31: Verbraucherpreise und Großhandelspreise
- Übersicht 32: Tariflöhne
- Übersicht 33: Effektivverdienste

Staatshaushalt

- Übersicht 34: Staatsquoten

Soziale Sicherheit

- Übersicht 35: Pensionen nach Pensionsversicherungsträgern
- Übersicht 36: Pensionen nach Pensionsarten
- Übersicht 37: Durchschnittsalter bei Neuzuerkennung von Pensionen
- Übersicht 38: Beiträge des Bundes zur Pensionsversicherung

Umwelt

- Übersicht 39: Energiebedingte CO₂-Emissionen
- Übersicht 40: Umweltrelevante Steuern im Sinne der VGR

Entwicklung in den Bundesländern

- Übersicht 41: Bruttowertschöpfung
- Übersicht 42: Tourismus
- Übersicht 43: Abgesetzte Produktion der Sachgütererzeugung
- Übersicht 44: Abgesetzte Produktion im Bauwesen
- Übersicht 45: Beschäftigung und Arbeitslosigkeit
- Übersicht 46: Arbeitslosenquote

Internationale Konjunkturindikatoren

Übersicht 1: Standardisierte Arbeitslosenquote

	2002	2003	2004	2004	2005					2005			
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem-ber	Oktober
OECD insgesamt	6,9	7,1	6,9	6,8	6,7	6,6	6,5	6,6	6,5	6,5	6,4	6,5	6,4
USA	5,8	6,0	5,5	5,4	5,3	5,1	5,0	5,1	5,0	5,0	4,9	5,1	4,9
Japan	5,4	5,3	4,7	4,6	4,6	4,3	4,3	4,4	4,2	4,4	4,3	4,2	4,5
Kanada	7,7	7,6	7,2	7,1	7,0	6,8	6,8	6,8	6,7	6,8	6,8	6,8	6,6
EU	7,6	8,0	8,1	8,0	8,0	7,9	7,7	7,9	7,8	7,8	7,7	7,6	7,6
Euro-Raum	8,3	8,7	8,9	8,8	8,8	8,6	8,4	8,6	8,6	8,5	8,4	8,3	8,3
Deutschland	8,2	9,1	9,5	9,6	9,7	9,6	9,2	9,5	9,5	9,3	9,8	8,6	9,1
Frankreich	8,9	9,5	9,6	9,5	9,6	9,6	9,4	9,6	9,6	9,5	9,4	9,4	9,3
Italien	8,6	8,4	8,0	8,0	7,8	7,7	.	7,7	7,7	.	.	.	.
Spanien	11,5	11,5	10,9	10,5	10,0	9,4	8,7	9,4	9,2	8,8	8,7	8,7	8,6
Niederlande	2,8	3,7	4,6	4,7	4,8	4,8	4,7	4,7	4,7	4,6	4,7	4,7	4,8
Belgien	7,3	7,9	7,9	8,2	8,3	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
Österreich	4,2	4,3	4,8	5,0	5,1	5,1	5,2	5,1	5,2	5,2	5,2	5,2	5,3
Portugal	5,0	6,2	6,7	7,0	7,3	7,3	7,2	7,3	7,3	7,2	7,2	7,3	7,3
Finnland	9,1	9,0	9,0	8,8	8,6	8,4	8,2	8,3	8,3	8,2	8,2	8,1	8,1
Griechenland	10,3	9,7	10,5	10,2	9,9	9,9	.	9,9	9,9	.	.	.	.
Irland	4,3	4,6	4,5	4,4	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3
Luxemburg	2,8	3,7	4,8	4,9	5,0	5,3	5,5	5,4	5,4	5,4	5,5	5,6	5,6
Großbritannien	5,1	4,9	4,7	4,6	4,6	4,6	.	4,7	4,6	4,6	4,7	.	.
Schweden	4,9	5,6	6,3	6,4	6,3	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark	4,6	5,6	5,4	5,3	5,1	5,0	4,8	5,0	4,9	4,9	4,8	4,7	.
Schweiz ¹⁾	2,5	3,7	3,9	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,7
Norwegen	3,9	4,5	4,4	4,5	4,5	4,7	4,8	4,7	4,7	4,9	4,8	4,7	.
Polen	19,8	19,2	18,8	18,5	18,2	18,0	17,7	18,0	17,9	17,8	17,7	17,7	17,6
Ungarn	5,6	5,8	6,0	6,5	6,9	7,1	7,2	7,1	7,1	7,1	7,2	7,2	7,3
Tschechien	7,3	7,8	8,3	8,2	8,1	8,0	7,8	8,0	7,9	7,8	7,8	7,9	7,9
Slowakei	18,7	17,5	18,2	17,6	16,9	16,5	16,3	16,5	16,4	16,3	16,2	16,3	16,2

Q: Eurostat, OECD. – 1) Nationale Definition. • E-Mail-Adresse: Christine.Kaufmann@wifo.ac.at

Übersicht 2: Verbraucherpreise

	2002	2003	2004	2004	2005				2005				
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober
Veränderung gegen das Vorjahr in %													
Verbraucherpreisindex													
OECD insgesamt	+ 2,6	+ 2,5	+ 2,5	+ 2,9	+ 2,5	+ 2,5	+ 2,9	+ 2,4	+ 2,2	+ 2,5	+ 2,8	+ 3,3	+ 3,0
USA	+ 1,6	+ 2,3	+ 2,7	+ 3,4	+ 3,1	+ 2,9	+ 3,8	+ 2,8	+ 2,5	+ 3,2	+ 3,7	+ 4,6	+ 4,3
Japan	- 0,9	- 0,3	- 0,0	+ 0,5	- 0,2	- 0,1	- 0,3	+ 0,2	- 0,5	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,7
Kanada	+ 2,2	+ 2,8	+ 1,8	+ 2,3	+ 2,1	+ 1,9	+ 2,6	+ 1,6	+ 1,7	+ 2,0	+ 2,6	+ 3,4	+ 2,6
EU	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,4	+ 2,2	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,5	+ 2,4
Harmonisierter VPI													
Euro-Raum	+ 2,3	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,4	+ 2,0	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,0	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,6	+ 2,4
Deutschland	+ 1,3	+ 1,0	+ 1,8	+ 2,1	+ 1,7	+ 1,6	+ 2,1	+ 1,6	+ 1,8	+ 1,9	+ 1,9	+ 2,6	+ 2,4
Frankreich	+ 1,9	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,3	+ 1,9	+ 1,8	+ 2,1	+ 1,7	+ 1,8	+ 1,8	+ 2,0	+ 2,4	+ 2,0
Italien	+ 2,6	+ 2,8	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,6
Spanien	+ 3,6	+ 3,1	+ 3,1	+ 3,5	+ 3,3	+ 3,2	+ 3,5	+ 3,0	+ 3,2	+ 3,3	+ 3,3	+ 3,8	+ 3,5
Niederlande	+ 3,9	+ 2,2	+ 1,4	+ 1,4	+ 1,4	+ 1,3	+ 1,6	+ 1,1	+ 1,5	+ 1,5	+ 1,6	+ 1,7	+ 1,5
Belgien	+ 1,6	+ 1,5	+ 1,9	+ 2,3	+ 2,4	+ 2,5	+ 2,9	+ 2,3	+ 2,7	+ 2,7	+ 2,9	+ 3,0	+ 2,2
Österreich	+ 1,7	+ 1,3	+ 2,0	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,1	+ 1,9	+ 2,6	+ 2,0
Portugal	+ 3,7	+ 3,3	+ 2,5	+ 2,5	+ 2,1	+ 1,5	+ 2,4	+ 1,7	+ 0,6	+ 1,9	+ 2,5	+ 2,7	+ 2,6
Finnland	+ 2,0	+ 1,3	+ 0,1	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,9	+ 1,0	+ 0,6	+ 1,0	+ 0,9	+ 1,0	+ 1,1	+ 0,8
Griechenland	+ 3,9	+ 3,4	+ 3,0	+ 3,2	+ 3,4	+ 3,2	+ 3,8	+ 3,2	+ 3,2	+ 3,9	+ 3,6	+ 3,8	+ 3,7
Irland	+ 4,7	+ 4,0	+ 2,3	+ 2,6	+ 2,0	+ 2,1	+ 2,4	+ 2,2	+ 1,9	+ 2,2	+ 2,1	+ 2,8	+ 2,7
Luxemburg	+ 2,1	+ 2,5	+ 3,2	+ 3,9	+ 3,2	+ 3,5	+ 4,3	+ 3,7	+ 3,2	+ 4,0	+ 4,3	+ 4,7	+ 5,0
Großbritannien	+ 1,3	+ 1,4	+ 1,3	+ 1,4	+ 1,7	+ 1,9	+ 2,4	+ 1,9	+ 2,0	+ 2,3	+ 2,4	+ 2,5	+ 2,3
Schweden	+ 2,0	+ 2,3	+ 1,0	+ 1,1	+ 0,7	+ 0,5	+ 0,9	+ 0,2	+ 0,8	+ 0,7	+ 1,0	+ 1,0	+ 0,9
Dänemark	+ 2,4	+ 2,0	+ 0,9	+ 1,2	+ 1,0	+ 1,6	+ 2,2	+ 1,3	+ 1,7	+ 1,9	+ 2,3	+ 2,4	+ 1,9
Schweiz ¹⁾	+ 0,6	+ 0,6	+ 0,8	+ 1,4	+ 1,4	+ 1,1	+ 1,2	+ 1,1	+ 0,7	+ 1,2	+ 1,0	+ 1,4	+ 1,3
Norwegen	+ 0,9	+ 2,0	+ 0,6	+ 1,3	+ 0,9	+ 1,4	+ 1,8	+ 1,4	+ 1,6	+ 1,3	+ 1,8	+ 2,2	+ 1,9
Polen ¹⁾	+ 1,9	+ 0,7	+ 3,4	+ 4,3	+ 3,7	+ 2,3	+ 1,5	+ 2,4	+ 1,3	+ 1,2	+ 1,6	+ 1,8	+ 1,6
Ungarn ¹⁾	+ 5,2	+ 4,7	+ 6,7	+ 5,8	+ 3,6	+ 3,8	+ 3,6	+ 3,6	+ 3,8	+ 3,7	+ 3,6	+ 3,6	+ 3,2
Tschechien ¹⁾	+ 2,0	- 0,1	+ 2,8	+ 3,1	+ 1,7	+ 1,6	+ 1,8	+ 1,4	+ 1,8	+ 1,6	+ 1,6	+ 2,3	+ 2,6
Slowakei ¹⁾	+ 3,2	+ 8,5	+ 7,6	+ 6,3	+ 2,7	+ 2,5	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,5	+ 1,9	+ 2,0	+ 2,2	+ 3,3

Q: Statistik Austria, OECD. – ¹⁾ Nationale Definition. • E-Mail-Adresse: Christine.Kaufmann@wifo.ac.at

Übersicht 3: Saisonbereinigte Konjunkturindikatoren für die Sachgütererzeugung in der EU

	2002	2003	2004	2004				2005					
	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.
Salden aus positiven und negativen Meldungen, in % der befragten Unternehmen													
Auftragsbestände	- 27	- 24	- 27	- 30	- 25	- 21	- 17	- 12	- 11	- 12	- 20	- 19	- 17
Exportauftragsbestände	- 22	- 24	- 26	- 29	- 26	- 21	- 16	- 9	- 10	- 12	- 19	- 18	- 16
Fertigwarenlager	+ 11	+ 10	+ 11	+ 12	+ 12	+ 9	+ 9	+ 8	+ 8	+ 9	+ 13	+ 12	+ 10
Produktionserwartungen	+ 7	+ 1	+ 2	+ 0	+ 8	+ 11	+ 12	+ 10	+ 13	+ 9	+ 5	+ 5	+ 9
Verkaufspreiserwartungen	+ 1	+ 0	+ 1	- 5	- 2	+ 1	+ 4	+ 7	+ 8	+ 10	+ 2	+ 0	+ 3

Q: Europäische Kommission (DG-ECFIN). • E-Mail-Adresse: Eva.Jungbauer@wifo.ac.at

Übersicht 4: Dreimonatszinssatz

	2002	2003	2004	2004	2005				2005				
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober
In %													
USA	1,7	1,2	1,6	2,3	2,8	3,2	3,7	3,2	3,4	3,6	3,8	3,9	4,1
Japan	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kanada	2,6	3,0	2,3	2,6	2,6	2,6	2,8	2,6	2,6	2,6	2,8	2,9	3,1
Euro-Raum	3,3	2,3	2,1	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2
Großbritannien	4,0	3,7	4,6	4,8	4,8	4,8	4,6	4,8	4,8	4,6	4,5	4,5	4,5
Schweden	4,1	3,0	2,1	2,0	2,0	1,8	1,5	1,9	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5
Dänemark	3,5	2,4	2,1	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2
Schweiz	1,1	0,3	0,5	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9
Norwegen	6,9	4,1	2,0	2,0	2,0	2,1	2,3	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,5
Polen	8,8	5,7	6,2	6,8	6,3	5,3	4,6	5,4	4,9	4,7	4,6	4,5	4,6
Ungarn	9,2	8,5	11,5	10,8	8,6	7,3	6,2	7,5	7,0	6,5	6,3	5,7	6,2
Tschechien	3,5	2,3	2,4	2,6	2,3	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9

Q: OECD. • E-Mail-Adressen: Ursula.Glauning@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Übersicht 5: Sekundärmarktrendite

	2002	2003	2004	2004	2005				2005				
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber
In %													
USA	4,6	4,0	4,3	4,2	4,3	4,2	4,2	4,0	4,2	4,3	4,2	4,4	4,5
Japan	1,3	1,0	1,5	1,5	1,4	1,3	1,4	1,2	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5
Kanada	5,3	4,8	4,6	4,5	4,3	4,0	3,9	3,8	3,9	3,9	3,9	4,1	4,1
Euro-Raum	4,9	4,2	4,1	3,8	3,7	3,4	3,3	3,3	3,3	3,3	3,2	3,3	.
Deutschland	4,8	4,1	4,0	3,8	3,6	3,3	3,2	3,1	3,2	3,2	3,1	3,2	3,5
Frankreich	4,9	4,1	4,1	3,8	3,6	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,1	3,3	3,5
Italien	5,0	4,2	4,3	4,0	3,7	3,5	3,4	3,4	3,4	3,5	3,3	3,4	3,7
Spanien	5,0	4,1	4,1	3,8	3,6	3,4	3,2	3,2	3,2	3,2	3,1	3,3	3,5
Niederlande	4,9	4,1	4,1	3,8	3,6	3,3	3,2	3,1	3,3	3,3	3,1	3,3	3,5
Belgien	5,0	4,2	4,2	3,8	3,6	3,4	3,3	3,3	3,3	3,3	3,1	3,3	3,5
Österreich	5,0	4,2	4,2	3,8	3,6	3,4	3,2	3,2	3,3	3,3	3,1	3,3	3,5
Portugal	5,0	4,2	4,1	3,8	3,6	3,3	3,3	3,2	3,3	3,4	3,2	3,4	3,6
Finnland	5,0	4,1	4,1	3,9	3,6	3,3	3,1	3,2	3,2	3,2	3,0	3,2	3,4
Irland	5,0	4,1	4,1	3,8	3,6	3,3	3,2	3,1	3,2	3,2	3,2	3,4	3,4
Luxemburg	4,7	4,0	4,2	3,8	3,6	3,3	3,1	3,2	3,2	3,2	3,0	3,2	3,5
Griechenland	5,1	4,3	4,3	4,0	3,8	3,6	3,4	3,4	3,5	3,5	3,3	3,5	3,7
Großbritannien	4,9	4,6	4,9	4,7	4,7	4,5	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,4	4,4
Schweden	5,3	4,6	4,4	4,1	3,8	3,3	3,1	3,1	3,1	3,1	3,0	3,2	3,4
Dänemark	5,1	4,3	4,3	4,1	3,7	3,4	3,2	3,2	3,2	3,2	3,0	3,2	3,5
Schweiz	3,2	2,7	2,7	2,5	2,3	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9	2,0	2,1	2,2
Norwegen	6,4	5,0	4,4	4,1	3,9	3,7	3,6	3,5	3,6	3,6	3,5	3,7	3,7

Q: OeNB, OECD. Rendite langfristiger staatlicher Schuldverschreibungen. • E-Mail-Adressen: Ursula.Glauning@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Wechselkurse

Übersicht 6: Referenzkurse der wichtigsten Währungen zum Euro

	2002	2003	2004	2004	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber
	Fremdwährung je Euro												
Dollar	0,94	1,13	1,24	1,30	1,31	1,26	1,22	1,22	1,20	1,23	1,23	1,20	1,18
Yen	118,07	130,96	134,40	137,07	137,00	135,48	135,60	132,22	134,75	135,98	136,06	138,05	139,59
Schweizer Franken	1,47	1,52	1,54	1,53	1,55	1,54	1,55	1,54	1,56	1,55	1,55	1,55	1,54
Pfund Sterling	0,63	0,69	0,68	0,69	0,69	0,68	0,68	0,67	0,69	0,69	0,68	0,68	0,68
Tschechische Krone	30,82	31,84	31,91	31,14	30,01	30,13	29,70	30,03	30,18	29,59	29,32	29,67	29,27
Estnische Krone	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65	15,65
Zypern-Pfund	0,58	0,58	0,58	0,58	0,58	0,58	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57	0,57
Letztischer Lats	0,58	0,64	0,67	0,68	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Litauische Litas	3,46	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45
Ungarischer Forint	242,89	253,52	251,78	245,95	244,99	249,73	245,60	249,04	246,47	244,49	245,83	251,85	251,04
Maltesische Lira	0,41	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43
Polnischer Zloty	3,85	4,40	4,53	4,24	4,03	4,13	4,02	4,06	4,10	4,04	3,92	3,92	3,97
Slowenischer Tolar	225,97	233,83	239,07	239,83	239,74	239,54	239,49	239,47	239,48	239,51	239,47	239,53	239,51
Slowakische Krone	42,68	41,49	40,03	39,47	38,29	38,92	38,68	38,53	38,89	38,68	38,46	38,92	38,68

Effektiver Wechselkursindex

	2002	2003	2004	2004	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber
Nominell	+ 1,4	+ 3,8	+ 1,2	+ 0,9	+ 0,0	+ 0,0	- 0,6	- 0,7	- 0,6	- 0,4	- 0,8	- 1,2	.
Industriewaren	+ 1,3	+ 3,7	+ 1,2	+ 0,9	- 0,0	+ 0,0	- 0,6	- 0,7	- 0,6	- 0,4	- 0,8	- 1,1	.
Real	+ 0,6	+ 2,8	+ 0,9	+ 1,0	+ 0,6	+ 0,2	- 1,0	- 0,6	- 0,8	- 0,8	- 1,2	.	.
Industriewaren	+ 0,8	+ 2,9	+ 1,0	+ 1,1	+ 0,7	+ 0,3	- 0,8	- 0,5	- 0,6	- 0,7	- 1,0	.	.

Q: OeNB. • E-Mail-Adressen: Ursula.Glauning@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Weltmarkt-Rohstoffpreise

Übersicht 7: HWWA-Index

	2002	2003	2004	2004	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
Auf Dollarbasis	+ 0,7	+ 14,3	+ 30,4	+ 34,9	+ 29,7	+ 27,9	+ 33,1	+ 32,1	+ 31,7	+ 33,6	+ 34,1	+ 18,4	+ 20,6
Auf Euro-Basis	- 4,6	- 4,3	+ 18,5	+ 24,1	+ 23,6	+ 22,4	+ 33,4	+ 31,8	+ 34,2	+ 32,3	+ 33,7	+ 23,1	+ 32,9
Ohne Energierohstoffe	- 2,6	- 4,6	+ 9,8	+ 2,7	+ 3,7	+ 2,7	+ 11,7	+ 7,4	+ 10,3	+ 11,9	+ 13,0	+ 17,3	+ 22,3
Nahrungs- und Genussmittel	+ 6,0	- 9,3	+ 1,7	- 12,8	- 12,7	- 10,5	+ 7,9	- 1,9	+ 6,8	+ 8,9	+ 8,0	+ 16,9	+ 19,8
Industrierohstoffe	- 6,4	- 2,2	+ 13,6	+ 9,9	+ 11,3	+ 9,2	+ 13,2	+ 11,8	+ 11,8	+ 13,0	+ 14,8	+ 17,5	+ 23,3
Energierohstoffe	- 5,7	- 4,1	+ 22,9	+ 35,2	+ 34,2	+ 31,7	+ 42,2	+ 43,0	+ 44,8	+ 40,3	+ 41,9	+ 25,2	+ 37,1
Rohöl	- 3,9	- 3,4	+ 18,8	+ 34,3	+ 38,0	+ 38,2	+ 49,4	+ 51,8	+ 52,7	+ 47,0	+ 48,7	+ 29,6	+ 42,7

Q: Hamburger Weltwirtschaftsarchiv. • E-Mail-Adresse: Annamaria.Rammel@wifo.ac.at

Kennzahlen für Österreich

Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung laut ESVG 1995

Übersicht 8: Bruttowertschöpfung und Verwendung des Bruttoinlandsproduktes

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2004	2004	2005	2005	2005	
								II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.
	Veränderung gegen das Vorjahr in %, real (berechnet auf Basis von Vorjahrespreisen)												
<i>Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen</i>													
Land- und Forstwirtschaft	- 3,0	+ 0,3	- 0,8	- 1,8	+ 7,7	- 5,0	+ 0,0	+ 18,9	+ 3,1	+ 9,6	- 5,9	+ 3,0	- 7,6
Sachgüterherzeugung und Bergbau ¹⁾	+ 6,9	+ 2,3	+ 0,4	- 0,1	+ 4,6	+ 2,7	+ 3,0	+ 5,8	+ 5,2	+ 4,4	+ 2,0	+ 3,0	+ 3,8
Energie- und Wasserversorgung	+ 0,3	+ 9,6	+ 12,1	+ 0,7	+ 2,5	+ 3,5	+ 2,0	+ 3,7	+ 9,8	+ 8,4	+ 4,6	+ 9,2	+ 5,4
Bauwesen	+ 1,7	- 3,5	+ 1,0	+ 5,2	+ 0,9	+ 1,5	+ 2,0	- 0,2	+ 2,6	+ 3,5	- 0,1	+ 0,7	+ 2,5
Handel ²⁾	+ 4,4	+ 2,0	+ 2,0	+ 0,3	+ 1,9	+ 1,2	+ 1,5	+ 0,8	+ 4,3	+ 4,5	+ 0,1	+ 1,6	+ 0,2
Beherbergungs- und Gaststättenwesen	+ 4,3	+ 3,0	+ 2,0	+ 1,7	+ 1,9	+ 1,2	+ 1,5	+ 2,9	+ 1,3	- 0,2	+ 7,1	- 3,7	- 0,8
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	+ 0,3	+ 0,1	+ 4,3	+ 0,1	+ 2,5	+ 1,7	+ 2,0	+ 2,7	+ 3,0	+ 2,7	+ 1,8	+ 1,3	+ 1,3
Kreditinstitute und Versicherungen	+ 4,0	- 8,6	- 7,1	+ 5,9	+ 4,8	+ 3,0	+ 2,5	+ 5,4	+ 5,0	+ 5,5	+ 4,7	+ 3,6	+ 3,1
Grundstücks- und Wohnungswesen ³⁾	+ 7,1	+ 4,6	+ 1,9	+ 3,2	+ 1,3	+ 2,5	+ 2,3	+ 0,8	+ 1,4	+ 2,2	+ 2,5	+ 3,3	+ 2,9
Öffentliche Verwaltung ⁴⁾	- 0,8	- 1,9	+ 0,5	+ 1,0	- 0,4	- 0,3	- 0,5	- 0,8	- 0,6	- 0,6	- 0,2	- 0,1	- 0,2
Sonstige Dienstleistungen	+ 2,0	- 0,5	- 0,3	+ 0,8	+ 1,8	+ 1,3	+ 1,0	+ 1,9	+ 2,2	+ 1,7	+ 1,9	+ 1,5	+ 1,2
<i>Wertschöpfung der Wirtschaftsbereiche</i>													
Gütersteuern	+ 3,8	+ 0,9	+ 1,0	+ 1,5	+ 2,4	+ 1,8	+ 1,9	+ 2,6	+ 3,1	+ 3,3	+ 2,0	+ 2,1	+ 1,8
Gütersteuern	- 1,0	+ 0,6	+ 1,1	- 0,4	+ 1,3	.	.	+ 0,3	+ 2,1	+ 2,3	+ 0,1	+ 1,3	+ 1,4
Gütersubventionen	- 4,3	+ 2,2	+ 3,8	- 5,2	- 5,4	.	.	- 6,3	- 5,0	- 3,1	- 0,5	+ 1,6	+ 3,0
Bruttoinlandsprodukt	+ 3,4	+ 0,8	+ 1,0	+ 1,4	+ 2,4	+ 1,7	+ 1,8	+ 2,5	+ 3,1	+ 3,3	+ 1,9	+ 2,0	+ 1,8
<i>Verwendung des Bruttoinlandsproduktes</i>													
Konsumausgaben insgesamt	+ 3,0	+ 0,4	+ 0,5	+ 1,7	+ 0,8	+ 1,2	+ 1,3	+ 0,9	+ 1,3	+ 0,6	+ 1,3	+ 0,9	+ 1,4
Private Haushalte	+ 3,9	+ 1,0	+ 0,3	+ 1,6	+ 0,8	+ 1,4	+ 1,7	+ 0,9	+ 1,3	+ 0,4	+ 1,4	+ 0,8	+ 1,4
Staat	+ 0,2	- 1,2	+ 1,1	+ 1,7	+ 1,0	+ 0,6	+ 0,0	+ 0,9	+ 1,2	+ 1,1	+ 1,2	+ 1,4	+ 1,3
Bruttoinvestitionen ⁵⁾	+ 3,7	- 2,2	- 5,1	+ 5,8	+ 1,1	+ 0,3	+ 2,1	- 2,7	+ 4,7	+ 7,0	- 2,3	+ 3,1	- 4,4
Bruttoanlageinvestitionen	+ 6,5	- 1,5	- 5,0	+ 6,1	+ 0,6	+ 0,4	+ 2,4	- 0,5	+ 2,4	+ 2,9	- 0,2	- 1,1	+ 2,3
Ausrüstungen ⁶⁾	+ 12,5	+ 1,9	- 8,2	+ 7,7	+ 0,8	- 1,0	+ 3,0	- 0,0	+ 2,5	+ 3,0	+ 1,0	- 3,8	+ 1,6
Bauten	+ 2,1	- 4,2	- 2,3	+ 4,8	+ 0,5	+ 1,5	+ 2,0	- 0,9	+ 2,2	+ 2,8	- 1,3	+ 1,0	+ 2,9
Inländische Verwendung ⁷⁾	+ 3,1	- 0,2	- 0,7	+ 2,9	+ 0,9	+ 0,8	+ 1,5	- 0,1	+ 2,3	+ 2,2	+ 0,3	+ 1,3	- 0,1
Exporte	+ 10,5	+ 7,2	+ 3,5	+ 2,3	+ 9,0	+ 3,4	+ 4,3	+ 13,1	+ 10,7	+ 7,1	+ 3,7	+ 3,0	+ 1,9
Importe	+ 10,1	+ 5,1	+ 0,2	+ 5,6	+ 6,2	+ 1,8	+ 3,9	+ 8,1	+ 9,6	+ 5,1	+ 0,6	+ 1,6	- 2,0

Q: Statistik Austria, WIFO. 2005 und 2006: Prognose. - ¹⁾ Einschließlich Gewinnung von Steinen und Erden. - ²⁾ Einschließlich Reparatur von Kfz und Gebrauchsgütern. - ³⁾ Einschließlich Vermietung beweglicher Sachen und Erbringung von unternehmensbezogenen Dienstleistungen. - ⁴⁾ Einschließlich Landesverteidigung und Sozialversicherung. - ⁵⁾ Einschließlich Vorratsveränderung. - ⁶⁾ Einschließlich immaterieller Anlagen, sonstiger Ausrüstungen, Nutztiere und Nutzpflanzen. - ⁷⁾ Einschließlich statistischer Differenz. • E-Mail-Adresse: Christine.Kaufmann@wifo.ac.at

Übersicht 9: Einkommen und Produktivität

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2004						
								II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	
	Veränderung gegen das Vorjahr in %													
<i>Nominell</i>														
Bruttonationaleinkommen	+ 5,4	+ 2,1	+ 3,4	+ 3,0	+ 4,3	+ 2,9	+ 3,7	+ 3,7	+ 5,2	+ 6,2	+ 4,2	+ 4,2	+ 3,8	
Arbeitnehmerentgelte	+ 3,4	+ 1,9	+ 1,8	+ 2,2	+ 2,5	+ 3,3	+ 3,7	+ 2,5	+ 2,6	+ 2,8	+ 3,2	+ 3,3	+ 3,4	
Betriebsüberschuss und Selbständigeneinkommen	+ 8,7	+ 4,2	+ 2,8	+ 4,6	+ 6,3	+ 4,3	+ 4,2	+ 7,0	+ 8,3	+ 8,6	+ 6,3	+ 4,9	+ 4,5	
Abschreibungen	+ 5,4	+ 5,0	+ 3,1	+ 2,7	+ 3,9	+ 3,5	+ 3,0	+ 3,8	+ 4,2	+ 4,4	+ 4,1	+ 3,4	+ 3,3	
Nettonationaleinkommen	+ 5,4	+ 1,6	+ 3,5	+ 3,0	+ 4,4	+ 2,8	+ 3,8	+ 3,7	+ 5,4	+ 6,4	+ 4,2	+ 4,3	+ 3,9	
Verfügbares Nettonational- einkommen	+ 5,5	+ 1,7	+ 2,8	+ 3,0	+ 4,3	+ 2,7	+ 3,8	+ 3,3	+ 5,1	+ 6,5	+ 3,5	+ 4,5	+ 3,8	
<i>Real (berechnet auf Basis von Vorjahrespreisen)</i>														
Bruttonationaleinkommen	+ 3,1	+ 0,6	+ 3,2	+ 2,0	+ 2,2	.	.	+ 1,7	+ 3,0	+ 3,2	+ 1,3	+ 2,0	+ 1,2	
Abschreibungen	+ 3,6	+ 3,9	+ 2,4	+ 2,1	+ 2,3	.	.	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,0	+ 1,9	
Nettonationaleinkommen	+ 3,1	+ 0,1	+ 3,3	+ 2,0	+ 2,2	.	.	+ 1,6	+ 3,1	+ 3,4	+ 1,1	+ 2,0	+ 1,1	
Verfügbares Nettonational- einkommen	+ 3,2	+ 0,2	+ 2,6	+ 2,0	+ 2,1	.	.	+ 1,3	+ 2,8	+ 3,4	+ 0,5	+ 2,1	+ 1,1	
<i>Gesamtwirtschaftliche Produktivität</i>														
BIP real je Erwerbstätigen	+ 2,4	+ 0,2	+ 1,1	+ 1,3	+ 2,5	+ 1,2	+ 1,1	+ 2,4	+ 3,5	+ 3,1	+ 1,8	+ 1,7	+ 1,1	
BIP nominell	Mrd. €	210,39	215,88	220,69	226,97	237,04	245,32	254,29	58,58	60,66	61,92	58,29	60,88	62,96
Je Einwohner	in €	26.261	26.840	27.300	27.959	28.996	29.824	30.774	7.172	7.414	7.555	7.102	7.406	7.648

Q: Statistik Austria, WIFO. 2005 und 2006: Prognose. • E-Mail-Adresse: Christine.Kaufmann@wifo.ac.at

Zahlungsbilanz

Übersicht 10: Cash-Prinzip

	2002	2003	2004	2004	2005	2005							
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	April	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber
	Mrd. €												
Leistungsbilanz	+ 0,81	- 0,97	- 0,78	- 0,00	+ 1,07	+ 0,82	- 1,94	+ 0,99	- 0,10	- 0,06	- 2,01	+ 0,20	- 0,14
Warenzahlungen	- 2,40	- 3,82	- 2,69	- 0,57	- 0,98	- 0,33	- 1,24	- 0,19	+ 0,15	- 0,29	- 0,68	+ 0,05	- 0,61
Dienstleistungen	+ 5,59	+ 5,41	+ 5,87	+ 1,45	+ 3,29	+ 1,66	+ 0,82	+ 0,81	+ 0,43	+ 0,42	+ 0,02	+ 0,17	+ 0,63
Einkommen	- 0,80	- 0,98	- 1,43	- 0,55	- 0,69	- 0,03	- 0,69	+ 0,33	- 0,35	- 0,01	- 1,13	+ 0,28	+ 0,17
Laufende Transfers	- 1,58	- 1,59	- 2,53	- 0,33	- 0,55	- 0,48	- 0,83	+ 0,04	- 0,33	- 0,19	- 0,22	- 0,29	- 0,32
Vermögensübertragungen	- 0,58	- 0,31	- 0,27	- 0,09	- 0,03	- 0,06	- 0,07	+ 0,00	+ 0,00	- 0,06	- 0,01	- 0,03	- 0,03
Kapitalbilanz	- 3,34	+ 0,95	+ 3,62	+ 1,11	- 1,40	- 0,15	+ 1,99	+ 0,26	- 1,07	+ 0,66	+ 1,53	- 0,54	+ 1,00
Statistische Differenz	+ 3,11	+ 0,33	- 2,57	- 1,03	+ 0,37	- 0,61	+ 0,03	- 1,25	+ 1,17	- 0,53	+ 0,49	+ 0,36	- 0,83

Q: OeNB. Alle Werte aus vorläufigen Monatsdaten. • E-Mail-Adresse: Ursula.Glauninger@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Übersicht 11: Accrual-Prinzip

	2000	2001	2002	2003	2004	2003		2004				2005	
						III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.
	Mrd. €												
Leistungsbilanz	- 5,36	- 4,13	+ 0,75	- 0,48	+ 0,57	- 1,31	- 0,13	+ 2,15	+ 0,07	- 1,61	- 0,03	+ 1,76	+ 0,38
Güter	- 2,99	- 1,40	+ 3,76	+ 0,97	+ 2,50	+ 0,24	+ 0,63	+ 0,61	+ 1,26	+ 0,60	+ 0,03	+ 0,74	+ 1,35
Dienstleistungen	+ 1,74	+ 2,06	+ 0,62	+ 1,65	+ 2,13	- 0,50	- 0,20	+ 2,37	+ 0,10	- 0,80	+ 0,46	+ 2,18	+ 0,10
Einkommen	- 2,66	- 3,44	- 1,69	- 1,05	- 1,81	- 0,27	- 0,31	- 0,61	- 0,52	- 0,45	- 0,24	- 0,58	- 0,55
Laufende Transfers	- 1,45	- 1,35	- 1,95	- 2,04	- 2,24	- 0,79	- 0,25	- 0,23	- 0,77	- 0,96	- 0,28	- 0,57	- 0,51
Vermögensübertragung	- 0,47	- 0,59	- 0,39	+ 0,01	- 0,28	- 0,01	- 0,04	- 0,06	- 0,05	- 0,10	- 0,07	- 0,03	- 0,07
Kapitalbilanz	+ 4,68	+ 4,18	- 3,45	- 0,50	+ 0,18	+ 1,12	+ 0,88	- 1,69	+ 0,65	+ 1,45	- 0,23	- 1,55	- 0,51
Direktinvestitionen im Ausland	- 6,23	- 3,51	- 6,17	- 6,32	- 5,88	- 0,95	- 1,62	- 1,03	- 1,13	- 0,49	- 3,23	- 1,38	- 1,45
Direktinvestitionen in Österreich	+ 9,60	+ 6,61	+ 0,38	+ 6,33	+ 3,23	+ 1,77	+ 1,30	+ 1,09	+ 0,66	+ 0,69	+ 0,79	+ 1,11	+ 2,03
Portfolioinvestitionen	+ 3,23	+ 6,33	+ 4,35	+ 4,03	- 0,39	- 6,64	+ 3,08	+ 2,73	- 1,21	- 0,99	- 0,93	+ 0,71	- 6,13
Sonstige Investitionen	- 2,49	- 7,26	+ 5,30	- 5,66	+ 2,28	+ 7,02	- 2,12	- 4,58	+ 1,30	+ 2,05	+ 3,51	- 1,48	+ 4,11
Offizielle Währungsreserven	+ 0,84	+ 2,07	+ 1,81	+ 1,80	+ 1,56	+ 0,18	+ 0,77	+ 0,54	+ 0,66	- 0,01	+ 0,37	- 0,13	+ 0,61
Statistische Differenz	+ 1,15	+ 0,54	+ 3,09	+ 0,96	- 0,47	+ 0,20	- 0,72	- 0,40	- 0,67	+ 0,26	+ 0,33	- 0,19	+ 0,20

Q: OeNB. • E-Mail-Adresse: Ursula.Glauninger@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Tourismus

Übersicht 12: Übernachtungen

	2002	2003	2004	2004	2005	2005							
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
In allen Unterkunftsarten	+ 1,4	+ 1,2	- 0,5	- 4,8	+ 9,8	- 10,9	- 0,7	+ 5,4	- 6,6	+ 1,5	- 2,4	- 0,9	+ 4,7
Inländer	- 1,5	+ 2,3	- 0,7	+ 0,9	+ 0,7	- 1,0	- 0,4	+ 0,8	+ 0,3	- 0,0	- 1,1	+ 0,2	+ 1,7
Ausländer	+ 2,5	+ 0,9	- 0,4	- 7,1	+ 12,3	- 15,7	- 0,9	+ 8,2	- 9,8	+ 2,1	- 2,8	- 1,4	+ 6,3
Aus Deutschland	+ 1,3	- 1,1	- 3,4	- 10,6	+ 12,5	- 22,7	- 1,7	+ 12,4	- 15,4	+ 3,4	- 5,1	- 1,5	+ 5,3
Aus den Niederlanden	+ 7,1	+ 3,8	- 0,5	- 25,5	+ 7,5	- 8,9	- 4,1	- 5,0	- 8,3	- 1,6	- 5,9	- 7,6	- 5,9
Aus Italien	+ 4,9	+ 6,8	+ 1,9	- 0,9	+ 10,8	- 3,3	- 1,3	- 16,4	+ 12,5	+ 3,0	- 2,0	- 3,7	+ 15,0
Aus der Schweiz	+ 6,2	+ 7,9	+ 0,7	+ 0,4	+ 2,8	- 6,5	- 4,6	+ 2,6	- 5,0	- 7,4	+ 5,9	- 10,5	+ 8,5
Aus Großbritannien	+ 6,6	- 1,1	+ 7,1	+ 4,2	+ 17,4	- 9,2	- 1,2	- 0,4	- 5,0	- 3,7	+ 3,7	- 5,1	- 3,8
Aus den USA	- 15,2	- 6,7	+ 13,5	+ 8,7	- 0,1	- 3,2	- 0,1	+ 0,8	- 6,1	- 0,6	- 0,3	+ 0,7	- 2,2
Aus Japan	- 8,6	- 5,3	+ 16,2	- 9,7	+ 6,0	+ 3,1	+ 6,2	+ 14,5	- 2,1	+ 8,4	+ 3,0	+ 7,7	+ 17,7

Q: Statistik Austria. • E-Mail-Adresse: Sabine.Fragner@wifo.ac.at

Übersicht 13: Zahlungsströme im internationalen Tourismus

	2000	2001	2002	2003	2004	2003		2004				2005	
						III. Qu.	IV. Qu. Mio. €	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.
Exporte	12.361	13.397	13.903	14.548	14.886	4.107	2.922	4.696	3.118	4.185	2.887	5.165	3.087
Einnahmen i. e. S.	10.752	11.453	11.883	12.337	12.391	3.450	2.386	4.141	2.523	3.409	2.318	4.520	2.369
Personentransport	1.608	1.944	2.020	2.211	2.495	657	536	555	595	776	569	645	718
Importe	10.048	10.961	10.811	11.401	11.058	3.425	2.749	2.343	2.733	3.398	2.584	2.373	2.815
Ausgaben i. e. S.	9.215	10.032	9.922	10.398	9.856	3.126	2.477	2.092	2.437	3.070	2.257	2.069	2.439
Personentransport	833	929	889	1.003	1.202	299	272	251	296	328	327	304	376
Saldo	2.313	2.436	3.092	3.147	3.827	682	173	2.353	384	787	303	2.792	271
Ohne Personentransport	1.537	1.421	1.961	1.939	2.534	324	- 91	2.049	85	339	61	2.451	- 71

Q: OeNB, WIFO. • E-Mail-Adresse: Sabine.Fragner@wifo.ac.at

Übersicht 14: Hauptergebnisse des Tourismus-Satellitenkontos (TSA)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	Mio. €					
<i>Touristische Nachfrage</i>						
Ausgaben ausländischer Besucher	11.757	12.288	13.397	13.907	14.548	14.886
Übernachtende Touristen	10.642	11.031	11.957	12.358	13.047	13.363
Tagesbesucher	1.115	1.257	1.440	1.549	1.501	1.523
Ausgaben inländischer Besucher	10.138	10.344	10.965	11.308	11.983	12.263
Urlaubsreisende	8.058	8.188	8.672	8.958	9.612	9.721
Übernachtende Touristen ¹⁾	4.723	4.844	5.259	5.436	6.044	6.073
Tagesbesucher	3.335	3.344	3.413	3.521	3.568	3.648
Geschäftsreisende	2.080	2.156	2.293	2.350	2.371	2.542
Übernachtende Touristen	689	835	917	931	1.008	1.152
Tagesbesucher	1.391	1.321	1.376	1.419	1.363	1.390
Ausgaben der Inländer in Wochenendhäusern und Zweitwohnungen	745	822	856	882	888	854
Gesamtausgaben (Urlaubs- und Geschäftsreisende, einschließlich Verwandten- und Bekanntenbesuche)	22.640	23.454	25.218	26.097	27.419	28.002

Q: Statistik Austria, WIFO. 1999 bis 2002: endgültig, 2003 und 2004: vorläufig. Zur Methodik siehe Smeral, E., Franz, A., Laimer, P., "Ein Tourismus-satellitenkonto für Österreich. Ökonomische Zusammenhänge, Methoden und Hauptergebnisse", WIFO-Monatsberichte, 2002, 75(1), S. 29-37, http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=21031. – ¹⁾ Einschließlich Aufwendungen im Zuge von Kuraufenthalten. • E-Mail-Adresse: Sabine.Fragner@wifo.ac.at

Übersicht 15: Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Tourismus und Freizeitwirtschaft

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1999	2000	2001	2002	2003	2004						
	Mio. €						Anteile am BIP in %											
<i>Tourismus-Satellitenkonto</i>																		
Direkte Wertschöpfung des Tourismus laut TSA																		
Ohne Dienst- und Geschäftsreisen	11.285	11.869	12.623	13.457	14.034	14.225	5,7	5,7	5,9	6,1	6,2	6,0						
Einschließlich Dienst- und Geschäftsreisen	12.154	12.848	13.685	14.376	15.133	15.258	6,2	6,2	6,4	6,5	6,7	6,4						
							Mio. €						Beitrag zum BIP in %					
<i>TSA-Erweiterungen</i>																		
Direkte und indirekte Wertschöpfung																		
Tourismus (ohne Dienst- und Geschäftsreisen)	16.859	17.464	18.799	19.472	20.539	20.878	8,6	8,5	8,8	8,8	9,0	8,8						
Freizeitkonsum der Inländer am Wohnort	14.517	16.028	16.392	16.682	16.934	17.831	7,4	7,8	7,7	7,6	7,5	7,5						
Tourismus und Freizeitwirtschaft in Österreich	31.376	33.492	35.190	36.154	37.473	38.709	16,0	16,2	16,6	16,4	16,5	16,3						

Q: Statistik Austria, WIFO. • E-Mail-Adresse: Sabine.Fragner@wifo.ac.at

Außenhandel

Übersicht 16: Warenexporte

	2004	2005	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2005		August	September	
	Mrd. €		Anteile in %		Veränderung gegen das Vorjahr in %								
		September ¹⁾		September ¹⁾				September ¹⁾	Mai	Juni	Juli		
Insgesamt	89,8	68,7	100,0	100,0	+ 4,2	+ 1,9	+ 13,9	+ 4,3	+ 4,7	+ 7,3	+ 1,0	+ 6,6	+ 2,6
Intra-EU 25	64,5	49,0	71,8	71,3	+ 3,5	+ 1,7	+ 12,9	+ 3,6	+ 6,3	+ 5,6	- 0,4	+ 5,7	+ 3,0
Intra-EU 15	53,1	40,5	59,1	58,9	+ 3,0	+ 1,4	+ 12,5	+ 3,9	+ 7,0	+ 6,2	+ 0,3	+ 5,6	+ 3,6
Deutschland	29,0	22,2	32,2	32,3	+ 2,6	+ 1,3	+ 15,4	+ 3,6	+ 6,0	+ 7,3	- 0,2	+ 8,1	+ 4,6
Italien	7,7	5,9	8,6	8,6	+ 3,5	+ 8,1	+ 8,9	+ 4,1	+ 10,8	+ 1,9	+ 3,3	+ 10,3	+ 7,4
10 neue EU-Länder	11,4	8,5	12,7	12,3	+ 5,9	+ 3,0	+ 14,4	+ 2,6	+ 3,3	+ 2,9	- 3,7	+ 6,3	+ 0,4
MOEL 5	11,1	8,2	12,3	11,9	+ 4,9	+ 3,3	+ 14,8	+ 1,9	+ 2,0	+ 1,2	- 4,2	+ 5,6	- 0,4
Ungarn	3,3	2,3	3,7	3,4	+ 0,6	- 4,8	+ 5,2	- 1,9	+ 2,4	- 5,1	- 3,8	+ 8,9	+ 1,4
Tschechien	2,8	2,2	3,1	3,1	+ 4,5	+ 7,3	+ 14,1	+ 8,5	+ 7,2	+ 3,4	- 0,7	+ 3,0	- 1,6
Baltikum	0,3	0,3	0,3	0,4	+ 25,7	+ 19,7	+ 6,8	+ 24,3	+ 51,4	+ 78,4	+ 13,0	+ 26,7	+ 14,6
Extra-EU 25	25,3	19,7	28,2	28,7	+ 6,2	+ 2,6	+ 16,5	+ 6,1	+ 0,6	+ 11,4	+ 4,4	+ 8,7	+ 1,6
Extra-EU 15	36,8	28,2	40,9	41,1	+ 6,1	+ 2,7	+ 15,8	+ 5,0	+ 1,4	+ 8,8	+ 2,0	+ 8,0	+ 1,2
Südosteuropa	3,6	2,8	4,0	4,1	+ 17,8	+ 10,5	+ 19,1	+ 11,1	+ 11,0	+ 10,3	+ 10,5	+ 16,4	+ 6,2
GUS	2,0	1,7	2,2	2,5	+ 0,7	+ 24,9	+ 16,5	+ 21,0	+ 27,8	+ 12,6	+ 0,7	+ 31,3	+ 25,3
Industriestaaten Übersee	8,3	6,2	9,2	9,1	+ 3,3	+ 2,4	+ 26,8	+ 0,2	- 10,6	+ 3,3	+ 0,6	+ 0,5	- 6,0
USA	5,3	3,9	5,9	5,7	+ 2,0	+ 1,9	+ 29,9	- 3,1	- 14,4	+ 3,1	- 2,8	- 10,3	- 9,8
OPEC	1,3	1,1	1,5	1,6	- 1,2	+ 3,7	+ 13,0	+ 19,5	+ 4,9	+ 22,9	+ 30,1	+ 15,1	+ 20,3
NOPEC	4,4	3,3	4,9	4,9	+ 8,3	- 10,7	+ 18,8	+ 0,8	- 4,7	+ 17,5	+ 14,9	+ 4,0	+ 5,5
Agrarwaren	5,2	4,4	5,8	6,3	+ 7,5	+ 14,5	+ 10,9	+ 12,1	+ 13,0	+ 8,8	+ 7,8	+ 21,5	+ 13,5
Roh- und Brennstoffe	5,8	5,2	6,4	7,6	+ 13,3	+ 5,3	+ 26,1	+ 24,6	+ 34,7	+ 27,7	+ 19,0	+ 24,0	+ 4,9
Industriewaren	78,8	59,1	87,8	86,1	+ 3,5	+ 1,0	+ 13,3	+ 2,3	+ 1,9	+ 5,7	- 0,8	+ 4,1	+ 1,8
Chemische Erzeugnisse	8,2	6,7	9,1	9,8	+ 12,0	+ 0,5	+ 2,6	+ 11,2	+ 11,9	+ 7,7	- 1,1	+ 17,5	- 0,3
Bearbeitete Waren	19,3	15,7	21,5	22,8	+ 0,7	+ 2,6	+ 8,7	+ 9,1	+ 12,0	+ 12,7	+ 6,9	+ 13,4	+ 6,2
Maschinen, Fahrzeuge	40,3	28,3	44,9	41,2	+ 2,9	+ 0,5	+ 21,3	- 3,7	- 6,9	+ 1,4	- 5,4	- 5,9	- 1,0
Konsumnahe Fertigwaren	10,7	8,1	11,9	11,8	+ 1,8	+ 1,7	+ 3,9	+ 5,6	+ 8,4	+ 7,7	+ 1,7	+ 11,7	+ 3,2

Q: Statistik Austria. Monatsdaten für das aktuelle Jahr werden laufend revidiert. – ¹⁾ Kumuliert. • E-Mail-Adressen: Irene.Langer@wifo.ac.at, Gabriele.Wellan@wifo.ac.at

Übersicht 17: Warenimporte

	2004	2005	2004	2005	2002	2003	2004	2005	Mai	Juni	2005	August	September
	Mrd. €		Anteile in %		Veränderung gegen das Vorjahr in %								
	2004	Septem- ber ¹⁾	2004	Septem- ber ¹⁾				Septem- ber ¹⁾			2005		
Insgesamt	91,1	69,2	100,0	100,0	- 2,0	+ 5,0	+ 12,5	+ 4,7	+ 10,5	+ 5,9	- 0,5	+ 6,9	+ 2,9
Intra-EU 25	70,3	52,3	77,1	75,6	- 1,2	+ 5,1	+ 14,3	+ 2,6	+ 7,1	+ 4,9	- 3,8	+ 3,6	- 0,5
Intra-EU 15	60,6	45,2	66,5	65,3	- 1,5	+ 4,2	+ 14,7	+ 2,8	+ 6,7	+ 5,3	- 3,9	+ 3,8	+ 0,3
Deutschland	39,1	29,2	43,0	42,2	- 2,6	+ 6,8	+ 17,9	+ 2,7	+ 4,6	+ 7,2	- 3,3	+ 4,9	+ 0,5
Italien	6,2	4,7	6,8	6,7	- 1,7	+ 2,5	+ 9,6	+ 1,6	+ 6,9	+ 1,8	+ 0,1	+ 2,9	- 0,2
10 neue EU-Länder	9,7	7,1	10,6	10,3	+ 1,0	+ 10,9	+ 12,2	+ 1,2	+ 9,2	+ 2,2	- 3,3	+ 2,3	- 5,8
MOEL 5	9,6	7,0	10,5	10,2	+ 1,0	+ 10,8	+ 12,1	+ 1,2	+ 9,5	+ 2,5	- 3,1	+ 2,6	- 5,8
Ungarn	2,6	1,8	2,9	2,5	- 4,9	+ 2,7	- 0,9	- 5,4	+ 28,4	+ 2,8	- 11,3	- 5,9	- 19,0
Tschechien	2,9	2,3	3,2	3,4	+ 5,5	+ 17,7	+ 9,7	+ 10,0	+ 16,1	+ 4,1	+ 3,7	+ 6,4	+ 0,6
Baltikum	0,1	0,1	0,1	0,1	+ 1,9	+ 26,1	+ 8,4	- 6,6	- 20,1	- 21,8	- 18,2	- 23,1	- 24,1
Extra-EU 25	20,8	16,9	22,9	24,4	- 4,6	+ 4,8	+ 6,6	+ 11,6	+ 23,2	+ 9,3	+ 11,1	+ 17,3	+ 13,9
Extra-EU 15	30,5	24,0	33,5	34,7	- 3,0	+ 6,6	+ 8,3	+ 8,3	+ 18,6	+ 7,2	+ 6,6	+ 12,7	+ 8,0
Südosteuropa	1,7	1,2	1,9	1,8	+ 1,1	+ 16,3	+ 32,8	+ 0,7	+ 14,0	+ 1,3	- 10,2	- 1,8	- 11,3
GUS	2,3	2,4	2,6	3,5	+ 0,3	+ 9,0	+ 22,4	+ 58,4	+ 105,3	+ 68,8	+ 101,1	+ 17,3	+ 62,8
Industriestaaten Übersee	6,1	4,7	6,7	6,8	- 7,4	- 7,6	+ 2,9	+ 5,3	+ 1,7	+ 12,0	+ 6,0	+ 11,5	+ 12,3
USA	3,0	2,3	3,2	3,3	- 11,3	- 16,3	- 5,4	+ 6,3	+ 4,7	+ 22,8	+ 6,6	+ 23,4	+ 11,5
OPEC	1,0	0,8	1,1	1,2	- 14,4	- 4,5	+ 1,9	+ 10,9	+ 27,2	- 27,0	+ 0,1	+ 100,8	+ 12,1
NOPEC	6,0	5,0	6,6	7,3	- 7,5	+ 3,3	+ 17,8	+ 12,7	+ 31,5	- 2,7	+ 13,9	+ 16,8	+ 11,2
Agrarwaren	5,4	4,1	5,9	5,9	+ 3,8	+ 4,9	+ 10,5	+ 3,0	+ 14,1	+ 0,5	- 3,5	+ 3,6	- 2,3
Roh- und Brennstoffe	11,4	11,0	12,5	16,0	+ 3,1	+ 8,0	+ 21,5	+ 37,2	+ 48,9	+ 38,0	+ 43,7	+ 30,7	+ 30,3
Industriewaren	74,3	54,1	81,6	78,2	- 3,1	+ 4,7	+ 11,3	- 0,1	+ 4,5	+ 1,6	- 6,6	+ 3,0	- 0,9
Chemische Erzeugnisse	9,4	7,7	10,3	11,2	+ 5,5	+ 3,8	+ 4,2	+ 11,0	+ 18,3	+ 7,5	+ 2,9	+ 7,9	+ 14,2
Bearbeitete Waren	14,5	10,9	15,9	15,8	- 5,7	+ 2,8	+ 12,3	+ 1,6	+ 2,7	+ 2,6	- 5,2	- 0,4	- 1,4
Maschinen, Fahrzeuge	37,1	25,3	40,7	36,6	- 5,0	+ 6,6	+ 15,8	- 4,8	+ 0,8	- 0,8	- 10,9	+ 1,1	- 5,0
Konsumnahe Fertigwaren	13,1	9,8	14,4	14,2	- 2,0	+ 1,8	+ 5,8	+ 2,2	+ 4,0	+ 2,5	- 2,8	+ 6,6	- 1,4

Q: Statistik Austria. Monatsdaten für das aktuelle Jahr werden laufend revidiert. - ¹⁾ Kumuliert. • E-Mail-Adressen: irene.langer@wifo.ac.at, Gabriele.Wellan@wifo.ac.at

Zinssätze

Übersicht 18: Kurz- und langfristige Zinssätze

	2002	2003	2004	2004			2005			2005			
				III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Juli	August	Septem- ber	Oktober	Novem- ber
Geld- und Kapitalmarktzinssätze													
	In %												
Basiszinssatz	2,7	1,8	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Taggelsatz	3,3	2,3	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Dreimonatszinssatz	3,3	2,3	2,1	2,1	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,2	2,4
Sekundärmarktrendite													
Benchmark	5,0	4,2	4,2	4,2	3,8	3,6	3,4	3,2	3,3	3,3	3,1	3,3	3,5
Insgesamt	4,4	3,4	3,4	3,5	3,3	3,2	2,9	2,8	2,8	2,9	2,8	2,9	3,2
Sollzinssätze der inländischen Kreditinstitute													
An private Haushalte													
Für Konsum: 1 bis 5 Jahre	.	5,0	4,4	4,3	4,3	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,1	4,2	.
Für Wohnbau: Über 10 Jahre	.	4,8	4,8	5,1	4,9	5,6	4,9	5,1	4,6	5,3	5,3	4,6	.
An nichtfinanzielle Unternehmen													
Bis 1 Mio. €: Bis 1 Jahr	5,2	4,2	3,7	3,5	3,5	3,5	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	.
Über 1 Mio. €: Bis 1 Jahr	.	3,3	2,9	2,9	2,9	2,8	2,9	2,8	2,9	2,9	2,8	2,9	.
An private Haushalte und nichtfinanzielle Unternehmen													
In Yen	.	1,2	1,1	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	1,2	1,0	1,0	1,0	.
In Schweizer Franken	.	1,7	1,6	1,7	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	.
Habenzinssätze der inländischen Kreditinstitute													
Einlagen von privaten Haushalten													
Bis 1 Jahr	.	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	.
Über 2 Jahre	.	2,9	2,8	2,7	2,8	2,8	2,8	2,6	2,7	2,5	2,5	2,6	.
Spareinlagen von privaten Haushalten													
Bis 1 Jahr	2,9	2,2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	.
Über 2 Jahre	.	2,9	2,8	2,7	2,8	2,8	2,8	2,6	2,6	2,5	2,5	2,6	.

Q: OeNB, EZB. • E-Mail-Adresse: Ursula.Glauninger@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Landwirtschaft

Übersicht 19: Landwirtschaftliche Gesamtrechnung laut ESGV 1995

	Ø 1994/ 1996	2000	2001	2002	2003	2004	Ø 1994/ 1996	2000	2001	2002	2003	2004
	Mio. €, zu Erzeugerpreisen						Mio. €, zu Herstellungspreisen					
Produktionswert												
Pflanzliche Erzeugung	2.306	2.144	2.270	2.250	2.289	2.328	2.755	2.477	2.613	2.585	2.626	2.666
Tierische Erzeugung	2.699	2.483	2.631	2.431	2.373	2.415	2.887	2.559	2.745	2.582	2.523	2.610
Übrige Produktion	442	515	512	550	529	528	442	515	512	550	529	528
Erzeugung des landwirtschaftlichen Wirtschaftsbereichs	5.447	5.142	5.412	5.231	5.192	5.271	6.085	5.551	5.871	5.716	5.678	5.804
Bruttowertschöpfung Landwirtschaft	2.456	2.237	2.384	2.213	2.198	2.218	3.069	2.646	2.842	2.698	2.684	2.751
Nettowertschöpfung Landwirtschaft	.	.	.	.	.	.	1.766	1.302	1.493	1.347	1.337	1.386
1.000 Jahresarbeitseinheiten												
Arbeitseinsatz in der Landwirtschaft	196,8	175,2	173,9	172,9	171,6	169,9	.	- 1,8	- 0,7	- 0,6	- 0,7	- 1,0
Real, Ø 1994/1996 = 100						Nominell, Ø 1994/1996 = 100						
Faktoreinkommen je Jahresarbeitseinheit	100,0	94,7	109,4	103,4	103,1	105,6	100,0	98,5	115,8	110,9	112,1	117,1
Erwerbstätige zu Vollzeitäquivalenten (Jahresarbeitseinheiten)						Bruttowertschöpfung zu Herstellungspreisen						
Anteil der Landwirtschaft in %	6,0	5,1	5,0	5,0	5,0	4,9	1,9	1,4	1,5	1,4	1,3	1,3

Q: Eurostat, NewCronos Datenbank, Statistik Austria, Bundesanstalt für Agrarwirtschaft, WIFO-Berechnungen. Werte für 2004: vorläufig; Stand Jänner 2005. • E-Mail-Adresse: Dietmar.Weinberger@wifo.ac.at

Übersicht 20: Markt- und Preisentwicklung

	Ø 1994/ 1996	2001	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	2005 Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber
	1.000 t												
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Marktentwicklung</i>													
Milchanlieferung	2.278,0	2.653,7	2.649,4	2.645,0	2.617,0	- 3,2	- 3,6	- 1,2	+ 0,9	+ 0,4	+ 1,1	+ 1,8	- 0,1
Marktleistung Getreide ¹⁾	.	2.442,9	2.330,7	1.928,4	2.609,2	.	.	.	.	.	.	.	.
Marktleistung Schlachtrinder	196,5	203,4	198,3	195,0	189,5	- 1,0	- 9,2	+ 1,3	- 1,4	- 7,5	- 3,4	+ 3,3	- 3,8
Marktleistung Schlachtkälber	13,0	11,5	10,8	10,3	10,0	- 7,6	- 5,5	- 14,0	- 16,4	- 13,8	- 22,1	- 19,4	- 8,3
Marktleistung Schlachtschweine	430,5	453,0	465,4	470,9	468,6	- 2,9	- 5,2	- 0,4	- 3,0	- 7,9	- 11,1	+ 0,7	+ 1,8
Marktleistung Schlachtgeflügel ²⁾	84,2	99,6	100,7	101,9	99,7	- 11,3	- 8,1	+ 1,8	+ 1,5	- 1,1	- 4,8	+ 5,2	+ 4,1
	€ je t												
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Erzeugerpreise (ohne Umsatzsteuer)</i>													
Milch (4% Fett, 3,3% EE)	311,5	324,5	307,0	286,9	284,7	+ 1,3	+ 0,2	+ 0,5	+ 0,1	+ 0,3	- 0,3	+ 0,6	- 0,1
Qualitätsweizen	.	123,4	114,1	117,3	113,5	- 19,3	- 20,5	- 21,0	- 12,0	- 20,2	- 7,4	- 17,4	- 11,4
Jungstiere (R3) ³⁾	.	2.456,7	2.680,0	2.685,8	2.686,7	+ 9,8	+ 16,3	+ 18,7	+ 8,5	+ 14,4	+ 10,9	+ 9,5	+ 5,3
Schweine (Kl. E.) ³⁾	.	1.719,2	1.374,2	1.279,2	1.427,5	+ 23,3	+ 16,0	+ 3,9	- 7,7	+ 0,7	- 4,5	- 6,3	- 12,2
Hühner bratfertig	.	1.941,7	1.935,8	1.917,5	1.935,8	+ 0,2	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,5	- 1,5	- 1,0	- 0,5

Q: Agrarmarkt Austria, Statistik Austria, Bundesanstalt für Agrarwirtschaft, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Wirtschaftsjahr (Juli bis Juni); Körnermais: Oktober bis September. – ²⁾ Back-, Brat- und Truthühner. – ³⁾ € je t Schlachtgewicht. • E-Mail-Adresse: Dietmar.Weinberger@wifo.ac.at

Sachgütererzeugung

Übersicht 21: Produktion, Beschäftigung und Auftragslage

	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	2005 März	2005 April	2005 Mai	2005 Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Produktionsindex (arbeitsmäßig bereinigt)</i>													
Insgesamt	+ 2,2	+ 7,4	+ 8,5	+ 4,9	+ 5,1	+ 3,6	+ 3,8	+ 4,5	+ 5,8	+ 4,9	+ 4,7	+ 4,1	+ 2,2
Vorprodukte	+ 4,1	+ 6,5	+ 7,8	+ 6,0	+ 5,5	+ 4,7	+ 1,7	+ 6,0	+ 5,1	+ 5,3	+ 6,6	+ 4,6	+ 3,1
Kfz	+ 3,7	+ 27,2	+ 24,0	+ 4,4	+ 3,7	+ 0,7	+ 4,1	+ 10,1	- 0,3	+ 1,4	+ 5,8	- 3,8	- 0,8
Investitionsgüter	- 0,4	+ 10,0	+ 10,4	+ 5,3	+ 9,0	+ 2,7	+ 9,1	+ 3,9	+ 12,4	+ 10,8	+ 1,1	+ 5,4	+ 2,2
Konsumgüter	+ 0,4	+ 0,3	+ 1,9	+ 1,1	- 0,6	+ 2,4	+ 1,4	- 1,8	+ 2,1	- 1,9	+ 2,3	+ 4,2	+ 1,0
Dauerhafte	- 2,5	+ 4,8	+ 8,1	+ 2,2	- 4,2	+ 8,3	+ 2,0	- 7,4	- 1,5	- 3,6	+ 10,6	+ 12,1	+ 3,9
Nahrungs- und Genussmittel	+ 0,3	+ 0,9	+ 3,1	+ 2,4	+ 1,0	+ 2,4	+ 3,3	+ 1,2	+ 4,9	- 2,8	+ 0,7	+ 3,6	+ 2,9
Andere Nichtdauerhafte	+ 2,2	- 2,9	- 3,3	- 0,8	- 0,3	- 0,9	- 1,0	- 1,9	+ 1,0	+ 0,1	- 0,3	+ 0,7	- 2,8
Beschäftigte	- 0,4	+ 0,6	+ 0,7	- 0,8	- 0,7	.	- 1,0	- 0,8	- 0,5	- 0,8	- 1,0	- 0,8	.
Geleistete Stunden	- 0,1	+ 1,4	- 0,5	- 2,9	+ 0,1	.	- 5,6	+ 0,1	- 1,8	+ 2,0	- 2,2	- 0,7	.
Produktion je Beschäftigten	+ 2,7	+ 6,8	+ 7,7	+ 7,7	+ 5,8	.	+ 4,9	+ 5,4	+ 6,3	+ 5,7	+ 5,7	+ 4,9	.
Produktion (unbereinigt) je geleistete Stunde	+ 2,2	+ 6,6	+ 9,0	+ 6,9	+ 6,1	.	+ 6,9	+ 4,5	+ 7,8	+ 6,0	+ 4,0	+ 4,7	.
Auftragseingänge	+ 1,9	+ 16,8	+ 11,5	+ 8,6	+ 2,8	.	+ 2,1	+ 3,7	+ 11,1	- 4,7	- 1,5	+ 9,6	.
Inland	- 1,6	+ 22,7	+ 16,6	+ 14,7	- 6,2	.	+ 1,0	- 5,2	+ 8,9	- 17,9	- 8,8	+ 14,7	.
Ausland	+ 3,4	+ 14,4	+ 9,4	+ 6,1	+ 7,2	.	+ 2,6	+ 7,8	+ 12,2	+ 2,3	+ 1,8	+ 7,4	.
Auftragsbestand	+ 8,9	+ 13,5	+ 12,8	+ 7,6	+ 9,0	.	+ 7,4	+ 7,1	+ 12,2	+ 7,7	+ 6,3	+ 8,2	.
Inland	+ 13,8	+ 15,3	+ 21,9	+ 14,2	+ 12,6	.	+ 15,1	+ 10,7	+ 19,2	+ 8,3	+ 4,8	+ 8,1	.
Ausland	+ 7,3	+ 12,9	+ 9,9	+ 5,2	+ 7,7	.	+ 4,6	+ 5,9	+ 9,7	+ 7,6	+ 6,8	+ 8,2	.

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. • E-Mail-Adresse: Traude.Novak@wifo.ac.at

Übersicht 22: Ergebnisse des WIFO-Konjunkturtests für die Sachgütererzeugung

	2002		2003			2004				2005			
	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Q.
	Salden aus positiven und negativen Meldungen, in % der befragten Unternehmen, saisonbereinigt												
Auftragsbestände	- 31	- 33	- 28	- 36	- 29	- 24	- 27	- 21	- 21	- 25	- 32	- 32	- 26
Exportauftragsbestände	- 31	- 34	- 29	- 44	- 35	- 33	- 30	- 26	- 28	- 31	- 36	- 37	- 33
Fertigwarenlager	+ 16	+ 14	+ 13	+ 16	+ 9	+ 11	+ 10	+ 7	+ 10	+ 9	+ 13	+ 12	+ 11
Produktionserwartungen	+ 6	+ 5	+ 3	+ 4	+ 11	+ 9	+ 9	+ 9	+ 10	+ 8	+ 10	+ 9	+ 11
Verkaufspreiserwartungen	- 2	- 6	- 0	- 8	- 2	+ 4	+ 6	+ 7	+ 9	+ 6	+ 0	- 4	+ 2

Q: WIFO-Konjunkturtest. • E-Mail-Adresse: Eva.Jungbauer@wifo.ac.at

Bauwirtschaft

Übersicht 23: Produktion

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005				2005 Mai	2005 Juni	2005 Juli	2005 August	
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Produktionswert</i>													
Hoch- und Tiefbau ¹⁾	+ 1,2	+ 11,0	+ 2,8	+ 6,5	- 2,4	+ 6,7	- 2,3	- 10,3	+ 5,0	+ 4,7	+ 9,9	- 0,3	+ 5,9
Hochbau	- 2,3	+ 9,1	+ 2,3	+ 3,5	- 7,7	+ 3,4	- 3,5	- 10,3	+ 0,0	+ 5,4	+ 4,4	- 3,3	+ 1,8
Wohnhaus-, Siedlungsbau	- 5,1	+ 7,8	+ 6,7	+ 9,0	- 17,9	+ 0,5	- 15,9	- 11,0	- 1,8	+ 3,2	+ 0,1	- 4,6	+ 4,0
Tiefbau	+ 6,2	+ 12,6	+ 5,1	+ 11,7	+ 5,8	+ 11,4	- 5,5	- 9,8	+ 12,6	+ 2,6	+ 18,2	+ 3,3	+ 12,0
Bauwesen insgesamt ²⁾	+ 0,7	+ 10,2	+ 3,7	+ 6,7	+ 1,3	+ 6,3	+ 2,1	- 6,2	+ 3,6	+ 2,9	+ 11,5	- 1,6	+ 3,0
Baunebengewerbe	- 3,1	+ 10,9	+ 5,6	+ 7,4	+ 6,4	+ 6,4	+ 8,0	- 0,4	+ 1,8	+ 1,2	+ 14,8	- 2,0	- 0,9
Auftragsbestände	- 2,6	+ 5,0	+ 6,8	+ 6,2	+ 10,7	+ 11,9	+ 10,0	+ 11,2	+ 11,0	+ 12,9	+ 11,8	+ 10,8	+ 19,5
Auftragseingänge	+ 2,2	+ 11,2	+ 5,7	+ 10,5	+ 12,0	+ 7,8	+ 19,7	+ 4,3	+ 5,0	+ 11,7	+ 6,8	+ 4,0	+ 36,1

Q: Statistik Austria. – ¹⁾ Wert der technischen Gesamtproduktion nach dem Güteransatz (GNACE), charakteristische Produktion ohne Nebenleistungen. – ²⁾ Wert der abgesetzten Produktion nach dem Aktivitätsansatz (ÖNACE 1995), einschließlich Bauhilfsgewerbe, nach dem Schwerpunkt der Tätigkeit des Bauunternehmens. • E-Mail-Adresse: Monika.Dusek@wifo.ac.at

Übersicht 24: Preise und Arbeitsmarkt

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	Juni	Juli	2005 August	2005 Septem- ber	2005 Oktober	2005 Novem- ber
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Baupreisindex¹⁾</i>													
Hoch- und Tiefbau	+ 0,8	+ 0,9	+ 2,0	+ 2,5	+ 2,3	+ 1,7	+ 1,6	.	.	.	.	.	.
Hochbau	+ 1,3	+ 1,5	+ 3,0	+ 3,8	+ 3,8	+ 2,8	+ 2,4	.	.	.	.	.	.
Wohnhaus-, Siedlungsbau	+ 1,2	+ 1,5	+ 2,8	+ 3,5	+ 3,2	+ 2,3	+ 2,1	.	.	.	.	.	.
Tiefbau	- 0,3	- 0,2	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	- 0,3	+ 0,0	.	.	.	.	.	.
<i>Arbeitsmarkt</i>													
Beschäftigung Hoch- und Tiefbau	- 2,8	- 1,2	- 0,8	- 0,9	- 2,0	+ 0,2	+ 0,6	+ 0,2	+ 0,4	+ 0,5	+ 0,9	+ 1,3	.
Arbeitslose	+ 8,0	- 0,9	- 1,4	- 1,7	+ 3,3	- 1,6	- 0,1	- 0,9	- 0,3	+ 1,1	- 1,0	+ 0,9	+ 1,0
Offene Stellen	- 11,0	- 4,0	+ 28,2	+ 10,4	- 9,3	+ 6,3	+ 9,6	+ 12,4	- 1,4	+ 12,0	+ 21,0	+ 33,9	+ 17,9

Q: Statistik Austria, Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Arbeitsmarktservice Österreich. – ¹⁾ 1996 = 100. • E-Mail-Adresse: Monika.Dusek@wifo.ac.at

Binnenhandel**Übersicht 25: Umsätze und Beschäftigung**

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	April	Mai	2005 Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Nettoumsätze nominell</i>													
Kfz-Handel, Reparatur von Kfz und Tankstellen	+ 1,0	+ 2,5	+ 5,0	+ 7,4	+ 2,7	+ 3,5	+ 1,9	+ 1,3	+ 5,5	+ 3,8	+ 0,2	+ 4,1	+ 1,6
Handelsvermittlung und Großhandel ohne Kfz	- 2,0	+ 4,5	+ 3,6	+ 6,9	- 2,0	+ 3,9	+ 1,1	+ 3,2	+ 3,8	+ 4,6	- 4,1	+ 4,1	+ 4,0
Einzelhandel ohne Kfz, ohne Tankstellen	+ 2,0	+ 2,4	+ 6,7	+ 10,3	+ 4,5	+ 4,2	+ 1,9	+ 2,2	+ 6,6	+ 4,2	+ 1,8	+ 3,0	+ 1,0
Einzelhandel ohne Kfz, ohne Tankstellen	+ 0,6	+ 1,5	+ 2,4	+ 2,1	+ 1,8	+ 1,6	+ 2,3	- 1,7	+ 4,3	+ 2,4	- 1,0	+ 6,3	+ 1,8
<i>Nettoumsätze real</i>													
Kfz-Handel, Reparatur von Kfz und Tankstellen	+ 1,1	+ 1,2	+ 1,6	+ 3,9	- 0,4	+ 1,8	- 0,2	- 0,9	+ 4,2	+ 2,3	- 1,9	+ 2,3	- 0,9
Handelsvermittlung und Großhandel ohne Kfz	- 3,5	+ 2,1	+ 1,3	+ 4,4	- 3,6	+ 2,1	- 1,1	+ 1,3	+ 2,2	+ 2,9	- 5,8	+ 1,9	+ 1,2
Einzelhandel ohne Kfz, ohne Tankstellen	+ 2,6	+ 1,6	+ 1,6	+ 4,7	- 0,1	+ 2,2	- 0,9	- 0,7	+ 5,0	+ 2,4	- 0,9	+ 0,5	- 2,2
Einzelhandel ohne Kfz, ohne Tankstellen	+ 0,8	+ 0,3	+ 1,6	+ 2,1	+ 1,0	+ 0,9	+ 1,9	- 2,4	+ 3,8	+ 1,7	- 1,5	+ 6,5	+ 0,9
<i>Beschäftigte¹⁾</i>													
Kfz-Handel, Reparatur von Kfz und Tankstellen	- 0,6	- 0,9	+ 0,0	+ 0,9	+ 0,8	+ 0,7	+ 0,5	+ 0,6	+ 0,9	+ 0,6	+ 0,3	+ 0,6	+ 0,6
Handelsvermittlung und Großhandel ohne Kfz	+ 0,2	- 0,1	+ 1,0	+ 2,1	+ 1,9	+ 1,7	+ 1,4	+ 1,6	+ 1,9	+ 1,8	+ 1,6	+ 1,6	+ 1,1
Einzelhandel ohne Kfz	- 0,6	- 4,2	- 2,2	- 1,2	- 0,9	- 0,0	+ 0,2	- 0,1	+ 0,1	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,5
Einzelhandel ohne Kfz, ohne Tankstellen	- 0,7	+ 1,1	+ 1,2	+ 1,9	+ 1,6	+ 0,7	+ 0,4	+ 0,6	+ 1,1	+ 0,6	+ 0,2	+ 0,6	+ 0,4

Q: Statistik Austria; laut ÖNACE 1995, ab 2003 mit ÖNACE 2003 verkettet. – ¹⁾ Einschließlich im Betrieb tätiger Inhaber und mithelfender Familienmitglieder. • E-Mail-Adresse: Martina.Agwi@wifo.ac.at

Verkehr**Übersicht 26: Güter- und Personenverkehr**

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	Mai	Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber	2005 Oktober
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Güterverkehr</i>													
Straße (in tkm)	+ 1,5	+ 1,8	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neuzulassungen Lkw (Nutzlast 1 t und darüber)	- 7,4	+ 17,6	+ 17,7	+ 25,6	+ 4,0	+ 14,8	- 2,8	+ 9,3	+ 12,3	- 15,8	+ 0,2	+ 9,7	- 11,5
Bahn (in tkm)	+ 1,4	+ 1,2	+ 6,7	+ 7,2	- 12,2	+ 0,7	.	.	.	.	.	.	.
Inlandverkehr	+ 1,9	- 1,6	+ 10,3	+ 20,6	- 2,8	+ 4,9	.	.	.	.	.	.	.
Ein- und Ausfuhr	+ 2,7	+ 2,0	+ 4,8	+ 0,1	- 14,2	+ 1,6	.	.	.	.	.	.	.
Transit	- 2,3	+ 2,0	+ 7,6	+ 10,9	- 16,5	- 5,1	.	.	.	.	.	.	.
<i>Personenverkehr</i>													
Bahn (Personenkilometer)	+ 0,7	- 1,8	+ 1,3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Luftverkehr (Passagiere)	+ 1,4	+ 5,6	+ 15,4	+ 10,4	+ 8,7	+ 7,1	+ 7,0	+ 9,1	+ 7,4	+ 8,7	+ 5,0	+ 7,5	+ 6,5
Neuzulassungen Pkw	- 4,8	+ 7,4	+ 3,7	+ 4,6	- 1,4	+ 2,5	- 1,3	+ 0,5	+ 3,8	- 8,5	+ 5,7	+ 1,1	- 4,0

Q: Statistik Austria, ÖBB. • E-Mail-Adresse: Martina.Agwi@wifo.ac.at

Bankenstatistik**Übersicht 27: Einlagen und Kredite**

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	Mai	Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber	2005 Oktober
	Veränderung der Endstände gegen das Vorjahr in %												
<i>Einlagen insgesamt</i>													
Spareinlagen	+ 1,2	+ 4,8	+ 4,8	+ 4,8	+ 5,4	+ 5,2	+ 5,7	+ 5,8	+ 5,2	+ 5,1	+ 5,3	+ 5,7	+ 5,7
Termineinlagen	+ 1,8	+ 3,5	+ 2,8	+ 2,8	+ 2,2	+ 1,9	+ 1,7	+ 1,9	+ 1,9	+ 2,0	+ 1,9	+ 1,7	+ 1,3
Sichteinlagen	- 13,8	- 13,4	+ 12,5	+ 12,5	+ 9,8	+ 8,7	+ 6,1	+ 8,3	+ 8,7	+ 5,4	+ 10,0	+ 6,1	+ 13,2
Fremdwährungseinlagen	+ 9,4	+ 18,0	+ 7,3	+ 7,3	+ 11,7	+ 11,0	+ 14,4	+ 14,3	+ 11,0	+ 11,8	+ 11,0	+ 14,4	+ 13,1
Direktkredite an inländische Nichtbanken	- 9,3	+ 4,9	+ 8,0	+ 8,0	+ 20,9	+ 31,3	+ 37,0	+ 24,4	+ 31,3	+ 26,9	+ 30,2	+ 37,0	+ 31,4
Direktkredite an inländische Nichtbanken	+ 1,2	+ 1,6	+ 5,0	+ 5,0	+ 5,3	+ 4,6	+ 4,8	+ 5,4	+ 4,6	+ 5,1	+ 5,0	+ 4,8	+ 5,2

Q: OeNB. • E-Mail-Adressen: Ursula.Glauninger@wifo.ac.at, Christa.Magerl@wifo.ac.at

Arbeitsmarkt

Übersicht 28: Saisonbereinigte Arbeitsmarktkindikatoren

	2004				2005					2005			
	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November
	Veränderung gegen die Vorperiode in %												
Unselbständig aktiv Beschäftigte ¹⁾	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,2	+ 0,1
Arbeitslose	- 0,3	- 0,1	+ 0,9	+ 1,6	+ 0,7	+ 1,4	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,4	+ 0,7	+ 0,1	+ 0,5	- 0,4
Offene Stellen	+ 5,3	+ 0,5	- 0,8	+ 4,2	+ 3,4	+ 3,1	- 1,0	+ 1,9	+ 0,3	+ 2,6	+ 0,4	+ 1,0	- 0,9
Arbeitslosenquote													
In % der unselbständigen Erwerbspersonen	7,1	7,1	7,1	7,2	7,2	7,3	7,2	7,2	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
In % der Erwerbspersonen (laut Eurostat)	4,8	4,9	5,0	5,1	5,1	5,2	5,1	5,2	5,2	5,2	5,2	5,3	5,2

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Arbeitsmarktservice Österreich, Eurostat, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Ohne Bezug von Karenz- bzw. Kinderbetreuungsgeld, ohne Präsenzdienst, ohne arbeitslose Schulungsteilnehmer mit Beihilfen zur Deckung des Lebensunterhalts. • E-Mail-Adresse: Julia.Hudritsch@wifo.ac.at

Übersicht 29: Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und offene Stellen

	2002	2003	2004	2004	2005		Juni	Juli	2005				
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.			III. Qu.	August	September	Oktober	November
	In 1.000												
Unselbständig Beschäftigte	3.155	3.185	3.201	3.200	3.164	3.232	3.309	3.261	3.331	3.314	3.282	3.266	3.244
Männer	1.731	1.731	1.731	1.730	1.680	1.751	1.792	1.766	1.802	1.795	1.779	1.772	1.754
Frauen	1.424	1.454	1.469	1.470	1.484	1.481	1.517	1.495	1.529	1.519	1.503	1.494	1.491
Ausländer	334	350	362	362	359	375	390	385	391	391	388	379	.
Sachgütererzeugung	599	589	585	583	566	570	583	572	587	584	578	576	.
Bauwesen	240	238	236	236	196	249	259	253	260	259	259	258	.
Private Dienstleistungen	1.257	1.261	1.276	1.273	1.296	1.288	1.334	1.307	1.344	1.340	1.319	1.299	.
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	278	286	294	298	294	304	316	307	316	317	316	319	.
Unselbständig aktiv Beschäftigte ¹⁾	3.052	3.057	3.079	3.077	3.041	3.106	3.182	3.134	3.204	3.187	3.155	3.139	3.117
Männer	1.713	1.711	1.718	1.718	1.667	1.736	1.778	1.750	1.787	1.780	1.765	1.758	1.741
Frauen	1.339	1.346	1.361	1.359	1.373	1.370	1.404	1.383	1.417	1.407	1.389	1.381	1.377
Arbeitslose	232	240	244	257	300	227	217	211	211	219	220	238	257
Männer	134	140	140	146	193	121	112	112	110	112	114	122	137
Frauen	98	100	104	110	107	105	105	100	101	108	106	116	120
Personen in Schulung ²⁾	35	41	43	47	50	50	43	48	40	41	50	53	55
Offene Stellen	23	22	24	21	23	29	28	28	28	29	28	27	24
	Veränderung gegen das Vorjahr in 1.000												
Unselbständig Beschäftigte	+ 7,0	+ 29,6	+ 15,7	+ 27,1	+ 36,4	+ 34,1	+ 33,2	+ 31,7	+ 32,8	+ 33,9	+ 33,0	+ 37,7	+ 39,4
Männer	- 16,6	- 0,4	+ 0,6	+ 7,4	+ 10,0	+ 11,3	+ 7,9	+ 9,3	+ 7,5	+ 8,3	+ 8,0	+ 11,0	+ 11,6
Frauen	+ 23,7	+ 30,0	+ 15,2	+ 19,7	+ 26,4	+ 22,8	+ 25,3	+ 22,4	+ 25,3	+ 25,6	+ 25,0	+ 26,8	+ 27,8
Ausländer	+ 5,1	+ 15,9	+ 11,9	+ 12,6	+ 12,8	+ 12,3	+ 11,6	+ 12,2	+ 11,8	+ 11,2	+ 11,7	+ 10,8	.
Sachgütererzeugung	- 15,1	- 9,9	- 3,6	- 3,8	- 11,4	- 12,2	- 14,1	- 13,0	- 13,8	- 13,8	- 14,6	- 14,0	.
Bauwesen	- 6,8	- 2,8	- 2,0	- 2,0	- 3,9	+ 0,5	+ 1,6	+ 0,4	+ 1,1	+ 1,3	+ 2,4	+ 3,3	.
Private Dienstleistungen	+ 6,2	+ 4,0	+ 15,6	+ 23,4	+ 31,8	+ 25,9	+ 28,0	+ 25,8	+ 27,7	+ 28,9	+ 27,3	+ 30,6	.
Unternehmensbezogene Dienstleistungen	+ 10,3	+ 8,5	+ 8,3	+ 9,5	+ 10,9	+ 11,2	+ 12,4	+ 10,9	+ 11,0	+ 13,0	+ 13,3	+ 16,8	.
Unselbständig aktiv Beschäftigte ¹⁾	- 15,0	+ 5,5	+ 21,1	+ 33,4	+ 31,0	+ 30,4	+ 30,2	+ 28,5	+ 30,3	+ 30,9	+ 29,5	+ 34,1	+ 35,8
Männer	- 17,1	- 2,0	+ 6,3	+ 13,0	+ 9,5	+ 10,3	+ 7,9	+ 8,2	+ 7,5	+ 8,2	+ 8,0	+ 11,2	+ 11,4
Frauen	+ 2,1	+ 7,4	+ 14,9	+ 20,4	+ 21,6	+ 20,1	+ 22,4	+ 20,3	+ 22,8	+ 22,7	+ 21,5	+ 22,9	+ 24,4
Arbeitslose	+ 28,5	+ 7,7	+ 3,8	+ 0,3	+ 5,5	+ 7,2	+ 11,5	+ 8,5	+ 10,0	+ 12,6	+ 11,8	+ 12,9	+ 10,5
Männer	+ 19,1	+ 5,3	+ 0,5	- 1,4	+ 4,0	+ 2,4	+ 4,7	+ 3,0	+ 4,0	+ 5,2	+ 4,8	+ 5,5	+ 4,7
Frauen	+ 9,5	+ 2,3	+ 3,3	+ 1,7	+ 1,5	+ 4,9	+ 6,8	+ 5,5	+ 6,0	+ 7,4	+ 7,0	+ 7,5	+ 5,9
Personen in Schulung ²⁾	+ 3,8	+ 6,0	+ 1,2	+ 6,0	+ 8,5	+ 8,0	+ 3,6	+ 7,4	+ 3,8	+ 2,6	+ 4,4	+ 4,0	+ 4,8
Offene Stellen	- 6,5	- 1,5	+ 2,1	+ 1,9	+ 2,0	+ 2,1	+ 2,6	+ 2,2	+ 1,6	+ 3,2	+ 3,2	+ 3,4	+ 2,7

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Arbeitsmarktservice Österreich, Eurostat, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Ohne Bezug von Karenz- bzw. Kinderbetreuungsgeld, ohne Präsenzdienst, ohne arbeitslose Schulungsteilnehmer mit Beihilfen zur Deckung des Lebensunterhalts. – ²⁾ Bezug von Individualbeihilfe des AMS. • E-Mail-Adresse: Julia.Hudritsch@wifo.ac.at

Übersicht 30: Arbeitslosenquote und Stellenandrang

	2002	2003	2004	2004	2005		Juni	Juli	2005				
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.			III. Qu.	August	September	Oktober	November
	In % der unselbständigen Erwerbspersonen												
Arbeitslosenquote	6,9	7,0	7,1	7,4	8,6	6,6	6,2	6,1	6,0	6,2	6,3	6,8	7,3
Männer	7,2	7,5	7,5	7,8	10,3	6,5	5,9	5,9	5,7	5,9	6,0	6,4	7,3
Frauen	6,4	6,5	6,6	7,0	6,7	6,6	6,5	6,3	6,2	6,6	6,6	7,2	7,4
Unter 25-Jährige (in % der Arbeitslosen insgesamt)	15,8	16,4	15,9	16,5	15,3	16,2	17,7	16,2	17,0	17,6	18,5	17,9	17,1
Stellenandrang (Arbeitslose je 100 offene Stellen)	1.002	1.106	1.026	1.210	1.277	786	766	743	747	763	789	885	1.066

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Arbeitsmarktservice Österreich, WIFO-Berechnungen. • E-Mail-Adresse: Julia.Hudritsch@wifo.ac.at

Preise und Löhne

Übersicht 31: Verbraucherpreise und Großhandelspreise

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	Mai	Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber	2005 Oktober
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
Harmonisierter VPI	+ 1,7	+ 1,3	+ 2,0	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,1	+ 1,9	+ 2,6	+ 2,0
Verbraucherpreisindex	+ 1,8	+ 1,3	+ 2,1	+ 2,7	+ 2,9	+ 2,4	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,4	+ 2,0
Ohne Saisonwaren	+ 1,8	+ 1,3	+ 2,1	+ 2,9	+ 2,9	+ 2,5	+ 2,3	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,1	+ 2,5	+ 2,0
Nahrungsmittel, alkoholfreie Getränke	+ 3,6	+ 1,8	+ 1,9	+ 1,0	+ 1,8	+ 0,9	+ 0,9	+ 0,6	+ 0,8	+ 0,3	+ 0,7	+ 1,6	+ 1,6
Alkoholische Getränke, Tabak	+ 4,2	+ 3,2	+ 1,9	+ 0,6	+ 6,4	+ 6,5	+ 6,8	+ 6,1	+ 7,0	+ 6,8	+ 6,9	+ 6,6	+ 7,0
Bekleidung und Schuhe	+ 1,7	+ 0,9	+ 0,4	- 0,2	+ 0,1	- 0,2	- 0,9	- 0,4	+ 0,1	- 1,4	- 1,9	+ 0,5	+ 0,8
Wohnung, Wasser, Energie	+ 3,1	+ 1,3	+ 3,6	+ 7,3	+ 7,4	+ 6,4	+ 4,6	+ 6,3	+ 5,9	+ 5,0	+ 4,2	+ 4,7	+ 3,8
Hausrat und laufende Instandhaltung	+ 1,6	+ 1,7	+ 0,4	- 0,2	- 0,1	+ 0,4	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,6	+ 0,4	+ 0,5	+ 0,9
Gesundheitspflege	+ 5,8	- 0,8	+ 0,2	+ 1,1	+ 6,4	+ 6,2	+ 6,1	+ 6,2	+ 6,0	+ 6,1	+ 5,9	+ 6,4	+ 6,3
Verkehr	+ 2,4	+ 1,0	+ 3,1	+ 4,2	+ 2,6	+ 2,1	+ 4,6	+ 1,8	+ 2,1	+ 4,2	+ 4,3	+ 5,4	+ 3,7
Nachrichtenübermittlung	- 1,0	- 1,8	- 1,4	- 2,6	- 6,1	- 8,0	- 10,2	- 7,9	- 9,1	- 9,7	- 10,2	- 10,6	- 10,1
Freizeit und Kultur	+ 1,7	+ 0,6	+ 1,3	+ 1,7	+ 1,7	+ 1,0	- 0,1	+ 1,0	+ 0,6	+ 0,7	- 0,4	- 0,7	- 0,8
Erziehung und Unterricht	+ 10,0	+ 3,3	+ 1,9	+ 2,3	+ 2,5	+ 2,4	+ 1,9	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,6	+ 0,8	+ 1,8
Restaurants und Hotels	+ 2,5	+ 2,7	+ 2,5	+ 2,5	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,6	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,5	+ 2,7	+ 2,7	+ 2,3
Verschiedene Waren und Dienstleistungen	+ 2,6	+ 2,6	+ 2,9	+ 3,4	+ 3,2	+ 3,1	+ 2,9	+ 3,1	+ 3,1	+ 3,0	+ 2,9	+ 2,9	+ 1,9
Großhandelspreisindex	- 0,4	+ 1,7	+ 5,0	+ 5,6	+ 4,4	+ 1,5	+ 1,2	+ 1,3	+ 0,7	+ 1,1	+ 0,9	+ 1,5	+ 1,3
Ohne Saisonprodukte	- 0,5	+ 1,5	+ 5,2	+ 6,0	+ 4,2	+ 1,2	+ 1,0	+ 0,6	+ 0,6	+ 1,0	+ 0,7	+ 1,4	+ 1,1

Q: Statistik Austria. • E-Mail-Adresse: Annamaria.Rammel@wifo.ac.at

Übersicht 32: Tarifföhne

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	Mai	Juni	2005 Juli	2005 August	2005 Septem- ber	2005 Oktober
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
Beschäftigte	+ 2,4	+ 2,2	+ 2,1	+ 2,0	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3
Ohne öffentlichen Dienst	+ 2,7	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,4
Arbeiter	+ 2,7	+ 2,2	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,4	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,4	+ 2,4
Angestellte	+ 2,6	+ 2,1	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,3	+ 2,3
Bedienstete													
Öffentlicher Dienst	+ 1,1	+ 2,5	+ 2,3	+ 2,0	+ 2,2	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2
Verkehr	+ 4,1	+ 2,1	+ 1,8	+ 1,9	+ 2,3	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2	+ 2,2

Q: Statistik Austria. • E-Mail-Adresse: Eva.Latschko@wifo.ac.at

Übersicht 33: Effektivverdienste

	2002	2003	2004	2004 IV. Qu.	2005 I. Qu.	2005 II. Qu.	2005 III. Qu.	März	April	2005 Mai	2005 Juni	2005 Juli	2005 August
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
Gesamtwirtschaft ¹⁾													
Lohn- und Gehaltssumme, brutto	+ 2,0	+ 2,2	+ 2,4	+ 2,7	+ 3,2	+ 3,3	+ 3,4	.	.	.	.	.	.
Lohn- und Gehaltssumme, netto	+ 1,7	+ 1,9	+ 2,7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pro-Kopf-Einkommen													
Je Arbeitnehmer, brutto	+ 2,2	+ 1,9	+ 2,0	+ 2,0	+ 2,2	+ 2,4	+ 2,4	.	.	.	.	.	.
Je Arbeitnehmer, netto	+ 2,0	+ 1,6	+ 2,3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Je Arbeitnehmer, netto real ²⁾	+ 1,0	+ 0,1	+ 0,3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sachgütererzeugung													
Lohn- und Gehaltssumme, brutto	+ 0,7	+ 1,7	+ 2,6	+ 2,8	+ 1,7	+ 2,0	.	+ 1,9	+ 2,4	+ 3,3	+ 0,8	+ 1,8	+ 3,1
Pro-Kopf-Einkommen je unselbständig Beschäftigten													
Einschließlich Sonderzahlungen	+ 2,4	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,6	+ 2,8	.	+ 2,9	+ 3,3	+ 3,8	+ 1,6	+ 2,8	+ 3,9
Stundenverdienste je Arbeiter													
Einschließlich Sonderzahlungen	+ 2,6	+ 2,2	+ 1,8	+ 2,4	+ 3,3	+ 2,3	.	+ 4,1	+ 4,0	+ 2,5	+ 0,6	+ 4,2	+ 2,4
Ohne Sonderzahlungen	+ 2,7	+ 2,3	+ 1,8	+ 2,1	+ 2,8	+ 2,1	.	+ 3,1	+ 2,7	+ 1,6	+ 2,0	+ 3,6	+ 1,9
Bauwesen													
Lohn- und Gehaltssumme, brutto	- 0,4	+ 6,7	+ 1,9	+ 2,3	+ 0,3	+ 1,9	.	- 1,8	- 0,5	+ 3,8	+ 2,3	- 0,5	+ 3,6
Pro-Kopf-Einkommen je unselbständig Beschäftigten													
Einschließlich Sonderzahlungen	+ 3,1	+ 2,3	+ 2,6	+ 2,9	+ 3,2	+ 3,1	.	+ 1,6	+ 1,0	+ 4,8	+ 3,2	+ 0,6	+ 4,7
Stundenverdienste je Arbeiter													
Einschließlich Sonderzahlungen	+ 3,0	+ 2,9	+ 1,8	+ 2,7	+ 2,8	+ 3,3	.	+ 3,2	+ 4,1	+ 3,1	+ 2,6	+ 2,3	+ 2,3
Ohne Sonderzahlungen	+ 3,1	+ 3,1	+ 1,8	+ 2,2	+ 1,7	+ 3,6	.	+ 1,7	+ 4,3	+ 3,5	+ 2,9	+ 2,1	+ 2,3

Q: Statistik Austria. – ¹⁾ Laut ESVG 1995. – ²⁾ Berechnet auf Basis von Vorjahrespreisen. • E-Mail-Adresse: Eva.Latschko@wifo.ac.at

Staatshaushalt

Übersicht 34: Staatsquoten

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	In % des Bruttoinlandsproduktes									
Staatsausgaben		56,0	55,4	53,1	53,4	53,2	51,4	50,8	50,7	49,9
Abgabenquote Staat und EU		41,4	42,7	44,2	44,1	43,8	42,9	44,8	43,8	42,7
Finanzierungssaldo ¹⁾		- 5,6	- 3,9	- 1,7	- 2,3	- 2,2	- 1,5	0,1	- 0,4	- 1,2
Schuldenstand		67,9	67,6	63,8	64,2	66,5	65,8	66,1	65,9	63,6

Q: Statistik Austria, Stand 31. August 2005 (BIP einschließlich FISIM). – ¹⁾ Einschließlich Saldo der Währungstauschverträge. • E-Mail-Adresse: Dietmar.Klose@wifo.ac.at

Soziale Sicherheit

Übersicht 35: Pensionen nach Pensionsversicherungsträgern

	1999 2000 2001 2002 2003 2004						1999 2000 2001 2002 2003 2004					
	Zahl der Pensionen in 1.000						Durchschnittspension in €					
Bestand insgesamt	1.944,5	1.978,4	1.993,3	2.008,0	2.015,2	2.042,0	718	740	754	771	787	805
Unselbständige	1.600,2	1.630,7	1.646,6	1.662,8	1.670,2	1.696,9	738	760	773	790	805	822
Arbeiter	966,7	975,1	976,3	978,0	973,4	981,4	595	609	616	626	635	648
Angestellte	590,5	612,6	627,8	642,8	655,4	674,5	962	989	1.008	1.029	1.047	1.066
Selbständige	344,3	347,7	346,6	345,2	345,0	345,1	626	646	663	681	699	719
Gewerbliche Wirtschaft	154,3	156,0	156,5	156,7	157,4	158,3	782	809	831	856	879	904
Bauern	189,6	191,4	189,8	188,1	187,3	186,5	496	509	519	531	543	557
Neuzuerkennungen insgesamt ¹⁾	116,6	120,0	97,1	101,3	96,0	111,7	804	846	783	793	841	853
Unselbständige	99,6	100,9	83,5	87,2	80,5	96,4	816	863	786	799	849	860
Arbeiter	55,4	54,8	45,7	48,6	42,9	52,4	611	638	565	576	622	657
Angestellte	42,0	43,9	36,0	36,9	36,0	42,3	1.076	1.137	1.058	1.087	1.115	1.108
Selbständige ¹⁾	17,0	19,0	13,6	14,1	15,5	15,3	738	754	763	760	799	808
Gewerbliche Wirtschaft	8,7	9,2	7,6	7,5	8,0	8,0	909	974	952	965	1.033	1.026
Bauern	8,2	9,8	6,1	6,6	7,5	7,2	557	548	528	525	548	565

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger. – ¹⁾ Ohne Notariat. • E-Mail-Adresse: Eva.Latschka@wifo.ac.at

Übersicht 36: Pensionen nach Pensionsarten

	1999 2000 2001 2002 2003 2004						1999 2000 2001 2002 2003 2004					
	Zahl der Pensionen in 1.000						Durchschnittspension in €					
Bestand insgesamt	1.944,5	1.978,4	1.993,3	2.008,0	2.015,2	2.042,0	718	740	754	771	787	805
Direktpensionen	1.413,3	1.448,2	1.464,4	1.480,7	1.492,9	1.521,3	815	791	853	872	888	906
Invaliditätspensionen	378,3	377,4	381,2	385,5	388,1	406,4	692	710	731	752	771	796
Alle Alterspensionen ¹⁾	1.034,9	1.070,9	1.083,1	1.095,1	1.104,8	1.114,9	860	882	896	914	929	947
Normale Alterspensionen	801,9	831,0	860,8	885,4	912,0	950,0	789	803	816	832	849	876
Vorzeitige Alterspensionen	232,5	239,4	222,0	209,3	192,4	164,5	1.106	1.160	1.211	1.261	1.310	1.360
Lange Versicherungsdauer	131,4	132,2	123,2	120,9	118,2	111,7	1.192	1.257	1.314	1.370	1.418	1.447
Arbeitslosigkeit	18,6	17,3	15,4	14,7	13,6	9,7	672	698	716	729	738	753
Geminderte Arbeitsfähigkeit	81,7	89,2	82,9	73,4	60,3	42,9	1.067	1.107	1.151	1.190	1.228	1.271
Gleitpensionen	0,8	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	956	957	953	947	977	1.012
Witwen- bzw. Witwerpensionen	480,8	480,0	478,8	477,8	474,7	472,4	486	497	504	514	521	532
Waisenpensionen	50,5	50,1	49,7	49,5	47,6	48,3	234	240	246	253	259	265
Neuzuerkennungen insgesamt ²⁾	116,6	120,0	97,1	101,3	96,0	111,7	804	846	783	793	841	853
Direktpensionen	84,7	89,2	67,4	71,1	68,1	81,9	945	985	933	941	994	990
Invaliditätspensionen	15,3	17,8	21,7	22,9	22,1	33,5	784	860	900	865	891	908
Alle Alterspensionen ¹⁾	69,3	71,3	45,6	48,1	46,1	48,4	980	1.016	949	977	1.044	1.046
Normale Alterspensionen	17,0	18,0	18,2	18,4	17,0	19,1	450	482	473	469	542	542
Vorzeitige Alterspensionen	52,3	53,3	27,4	29,7	29,1	29,3	1.153	1.197	1.264	1.292	1.335	1.376
Lange Versicherungsdauer	34,0	33,1	21,5	25,4	26,1	28,7	1.252	1.329	1.366	1.376	1.408	1.388
Arbeitslosigkeit	4,2	4,1	3,0	3,2	2,9	0,4	677	690	706	684	699	673
Geminderte Arbeitsfähigkeit	14,0	15,9	2,8	1,0	0,2	0,0	1.059	1.054	1.094	1.109	964	876
Gleitpensionen	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	719	881	959	1.003	986	1.021
Witwen- bzw. Witwerpensionen	26,4	25,3	24,5	25,0	23,2	24,2	480	494	493	497	518	535
Waisenpensionen	5,5	5,5	5,3	5,3	4,7	5,5	201	204	207	213	214	220

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger. – ¹⁾ Einschließlich Knappschaftssold. – ²⁾ Ohne Notariat. • E-Mail-Adresse: Eva.Latschka@wifo.ac.at

Übersicht 37: Durchschnittsalter bei Neuzuerkennung von Pensionen

	1999 2000 2001 2002 2003 2004						1999 2000 2001 2002 2003 2004					
	Männer						Frauen					
Alle Pensionsversicherungsträger, Direktpensionen	58,4	58,5	58,7	59,1	59,0	58,5	56,7	56,8	57,3	57,4	57,3	56,9
Invaliditätspensionen	50,4	51,8	53,4	53,7	54,3	54,5	48,3	49,2	50,4	51,3	51,3	51,0
Alle Alterspensionen	60,6	60,5	62,2	62,8	62,7	62,8	58,0	58,3	59,4	59,3	59,0	59,2

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger. • E-Mail-Adresse: Eva.Latschka@wifo.ac.at

Übersicht 38: Beiträge des Bundes zur Pensionsversicherung

	1999 2000 2001 2002 2003 2004						1999 2000 2001 2002 2003 2004					
	Mio. €						In % des Pensionsaufwands					
Unselbständige	2.625,0	2.211,5	2.377,4	2.691,3	3.550,5	3.797,9	16,3	13,1	13,6	15,0	19,3	19,8
Gewerbliche Wirtschaft	957,2	1.016,2	738,1	1.039,3	1.019,5	1.038,6	59,0	59,8	41,9	57,1	54,5	53,5
Bauern	878,4	929,4	989,3	1.031,0	1.027,5	1.066,7	79,8	81,0	84,8	86,9	85,7	87,0

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger. • E-Mail-Adresse: Eva.Latschka@wifo.ac.at

Umwelt

Übersicht 39: Energiebedingte CO₂-Emissionen

	1990 1997 1998			CO ₂ -Emissionen			Emissionsintensität		
				1999			2002		
				Megatonnen			kg je BIP ¹⁾		
							t je Einwohner		
OECD	11.033,7	12.109,3	12.109,3	12.196,7	12.479,7	12.462,4	12.554,0	0,49	10,96
USA	4.843,0	5.437,6	5.485,6	5.529,4	5.688,0	5.613,8	5.652,3	0,61	19,66
EU	3.114,8	3.129,9	3.166,1	3.132,5	3.147,3	3.215,4	3.207,1	0,37	8,41
Deutschland	966,4	884,0	867,6	837,7	835,0	850,1	837,5	0,43	10,15
Österreich	57,3	64,3	64,4	62,9	63,0	67,3	66,1	0,31	8,21

Q: IEA. – ¹⁾ Zu Preisen von 1995, auf Dollarbasis, kaufkraftbereinigt. • E-Mail-Adresse: Alexandra.Wegscheider@wifo.ac.at

Übersicht 40: Umweltrelevante Steuern im Sinne der VGR

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	Mio. €					
Umweltsteuereinnahmen insgesamt	4.765	4.967	5.436	5.982	6.266	6.579
Energiesteuer ¹⁾	2.988	3.100	3.288	3.635	3.801	4.009
Umweltverschmutzungssteuer ²⁾	44	64	72	89	93	97
Ressourcensteuer ³⁾	421	440	451	468	481	504
Transportsteuer ⁴⁾	1.312	1.363	1.625	1.790	1.891	1.969
	Anteile der Umweltsteuern in %					
An den Steuereinnahmen insgesamt	5,6	5,7	6,0	6,2	6,5	6,8
Am BIP (nominell)	2,5	2,5	2,6	2,8	2,9	2,9

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Mineralölsteuer, Energieabgabe. – ²⁾ Altlastenbeitrag, Deponiestandortabgabe. – ³⁾ Grundsteuer, Jagd- und Fischereiabgabe, Abgabe gemäß Wiener Baumschutzgesetz, Landschaftsschutz- und Naturschutzabgabe. – ⁴⁾ Kfz-Steuer, Motorbezogene Versicherungssteuer, Normverbrauchsabgabe, Straßenbenützungsbetrag. • E-Mail-Adresse: Alexandra.Wegscheider@wifo.ac.at

Entwicklung in den Bundesländern**Übersicht 41: Bruttowertschöpfung**

	2000	2001	2002	2003	2004	2003		2004		2005			
						III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	IV. Qu.		
	Veränderung gegen das Vorjahr in %, real, zu Preisen von 1995												
Wien	+ 3,2	+ 1,0	+ 2,2	+ 1,1	+ 1,2	+ 0,8	+ 1,3	- 0,9	+ 0,8	+ 2,1	+ 2,6	+ 1,7	+ 2,1
Niederösterreich	+ 5,0	- 1,4	- 4,0	+ 1,3	+ 3,1	+ 2,1	+ 0,8	+ 0,6	+ 3,6	+ 3,9	+ 4,1	+ 1,9	+ 2,5
Burgenland	+ 5,5	+ 3,0	+ 3,7	+ 2,9	+ 1,0	+ 4,1	+ 2,2	- 0,0	+ 1,7	+ 0,5	+ 1,5	+ 2,2	+ 1,9
Steiermark	+ 3,8	+ 2,2	+ 0,4	+ 0,9	+ 4,1	+ 3,0	+ 2,5	+ 2,4	+ 4,5	+ 4,2	+ 5,2	+ 2,9	+ 2,0
Kärnten	+ 1,7	+ 0,3	+ 1,5	+ 1,5	+ 2,0	+ 1,2	+ 1,8	+ 0,1	+ 2,6	+ 3,4	+ 1,8	+ 3,3	+ 2,5
Oberösterreich	+ 4,7	+ 2,4	+ 1,2	+ 2,5	+ 2,9	+ 2,8	+ 3,0	+ 1,9	+ 2,4	+ 4,0	+ 3,0	+ 1,6	+ 3,3
Salzburg	+ 3,2	- 0,7	+ 2,5	+ 1,1	+ 2,1	+ 1,1	+ 1,1	+ 0,9	+ 1,7	+ 3,0	+ 2,8	+ 1,8	+ 1,1
Tirol	+ 4,8	+ 1,3	+ 3,9	+ 1,8	+ 1,8	+ 1,3	+ 2,2	+ 0,8	+ 1,6	+ 2,7	+ 2,2	+ 3,2	+ 0,1
Vorarlberg	+ 5,5	+ 0,8	+ 3,1	+ 2,0	+ 3,2	+ 1,1	+ 2,7	+ 1,2	+ 4,5	+ 4,0	+ 3,4	+ 2,6	+ 2,2
Österreich	+ 4,0	+ 0,9	+ 1,1	+ 1,5	+ 2,3	+ 1,8	+ 1,8	+ 0,6	+ 2,3	+ 3,2	+ 3,2	+ 2,1	+ 2,1

Q: WIFO-Berechnungen, vorläufige Schätzwerte. • E-Mail-Adresse: Maria.Thalhammer@wifo.ac.at

Übersicht 42: Tourismus

	2002	2003	2004	2004	2005		2005		2005		Oktober		
					IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni		Juli	August	Septem-
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
<i>Übernachtungen</i>													
Wien	- 0,6	+ 4,2	+ 6,2	- 0,9	+ 4,5	+ 0,3	+ 4,5	+ 3,6	+ 0,1	+ 2,8	+ 5,1	+ 5,5	+ 7,0
Niederösterreich	- 3,9	+ 3,9	+ 4,0	+ 1,6	- 1,8	- 1,0	+ 0,2	- 0,4	- 0,8	+ 1,5	- 2,1	+ 1,7	+ 4,5
Burgenland	+ 1,3	+ 0,3	- 3,3	+ 2,8	+ 13,5	+ 4,5	+ 3,8	+ 15,3	- 0,9	+ 4,0	+ 4,1	+ 3,2	+ 8,4
Steiermark	+ 0,9	+ 2,1	- 3,8	- 3,6	+ 6,6	- 5,2	+ 0,3	+ 4,4	- 1,0	+ 0,4	- 1,0	+ 2,1	+ 4,3
Kärnten	+ 2,7	+ 1,0	- 4,2	- 8,8	+ 9,1	- 10,1	- 3,0	+ 4,7	- 11,1	- 1,5	- 5,3	+ 0,5	+ 7,0
Oberösterreich	- 1,7	+ 0,7	- 0,2	+ 1,2	+ 5,3	- 0,7	- 3,0	+ 5,1	- 0,8	+ 1,0	- 5,3	- 4,5	- 0,8
Salzburg	+ 2,2	+ 0,0	+ 1,1	- 4,3	+ 11,3	- 15,9	- 0,4	+ 1,5	- 9,4	+ 2,0	- 2,8	+ 0,5	+ 5,7
Tirol	+ 2,5	+ 1,1	- 1,2	- 8,3	+ 11,0	- 19,1	- 0,3	+ 10,3	- 9,0	+ 3,3	- 1,1	- 3,9	+ 3,1
Vorarlberg	+ 0,6	+ 0,9	- 0,2	- 7,5	+ 9,8	- 22,0	- 4,6	+ 6,7	- 12,6	+ 1,2	- 7,3	- 7,2	+ 8,5
Österreich	+ 1,4	+ 1,2	- 0,5	- 4,8	+ 9,8	- 10,9	- 0,7	+ 5,4	- 6,6	+ 1,5	- 2,4	- 0,9	+ 4,7

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. • E-Mail-Adresse: Maria.Thalhammer@wifo.ac.at

Übersicht 43: Abgesetzte Produktion der Sachgüterzeugung

	2002	2003	2004	2004		2005		2005		2005		August	
				III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	März	April	Mai	Juni		Juli
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
Wien	+ 1,5	- 6,9	- 4,3	- 1,4	- 5,4	+ 0,1	+ 2,9	+ 7,3	+ 1,4	- 2,1	+ 9,1	- 1,7	+ 3,1
Niederösterreich	- 2,2	+ 2,4	+ 10,4	+ 12,8	+ 15,2	+ 7,4	+ 10,7	+ 3,1	+ 10,7	+ 11,3	+ 10,2	+ 3,0	+ 9,9
Burgenland	+ 3,4	+ 4,8	+ 2,3	+ 2,0	+ 4,5	+ 1,1	+ 5,2	- 4,7	+ 8,4	+ 2,9	+ 4,4	+ 1,7	+ 8,6
Steiermark	- 1,3	- 1,0	+ 33,8	+ 36,6	+ 28,8	+ 6,0	+ 5,9	+ 3,0	+ 5,2	+ 4,3	+ 7,8	+ 7,8	+ 3,1
Kärnten	- 0,6	+ 4,0	+ 11,4	+ 13,8	+ 11,2	+ 8,6	+ 10,1	+ 4,8	+ 7,0	+ 9,4	+ 13,6	+ 2,9	+ 1,8
Oberösterreich	+ 1,4	+ 3,8	+ 9,7	+ 10,6	+ 9,9	+ 5,5	+ 8,6	+ 3,3	+ 7,6	+ 8,7	+ 9,3	+ 2,7	+ 4,2
Salzburg	+ 4,0	+ 0,9	+ 9,1	+ 10,0	+ 5,5	- 2,7	+ 2,0	- 9,3	+ 0,8	+ 2,0	+ 3,1	- 1,9	+ 2,3
Tirol	+ 2,4	+ 5,9	+ 5,0	+ 7,7	+ 5,0	+ 8,1	+ 9,3	+ 2,1	+ 8,9	+ 11,3	+ 8,0	+ 5,3	+ 5,0
Vorarlberg	+ 2,0	+ 1,9	+ 8,6	+ 10,2	+ 9,3	+ 7,6	+ 7,0	+ 6,4	+ 8,9	+ 5,6	+ 6,7	+ 8,0	+ 3,9
Österreich	+ 0,4	+ 1,2	+ 11,4	+ 13,4	+ 11,4	+ 5,3	+ 7,6	+ 2,9	+ 6,9	+ 6,9	+ 8,8	+ 3,5	+ 5,0

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. • E-Mail-Adresse: Maria.Thalhammer@wifo.ac.at

Übersicht 44: Abgesetzte Produktion im Bauwesen

	2002	2003	2004	2004		2005		2005		2005		August	
				III. Qu.	IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	März	April	Mai	Juni		Juli
	Veränderung gegen das Vorjahr in %												
Wien	- 7,7	+ 14,5	+ 5,9	+ 6,2	+ 17,2	- 3,1	+ 8,7	- 2,4	+ 16,4	+ 3,5	+ 7,0	- 4,7	+ 4,5
Niederösterreich	+ 3,4	+ 6,8	+ 4,9	+ 5,2	+ 6,0	- 3,5	- 1,7	- 12,2	- 1,8	- 5,3	+ 1,5	- 3,1	- 7,3
Burgenland	+ 11,1	+ 11,4	- 3,7	- 6,1	- 3,3	+ 10,5	+ 3,8	- 5,2	- 5,0	+ 0,7	+ 14,7	+ 9,8	+ 15,3
Steiermark	- 0,6	+ 7,6	+ 5,2	+ 13,2	+ 5,8	+ 12,9	+ 3,2	+ 4,5	- 2,7	+ 4,1	+ 7,3	- 4,0	+ 1,5
Kärnten	+ 7,7	+ 5,3	- 3,6	- 1,1	+ 0,4	+ 20,1	+ 11,6	+ 10,6	+ 10,9	+ 7,7	+ 15,4	+ 7,5	+ 8,5
Oberösterreich	+ 4,0	+ 16,1	+ 0,5	+ 2,5	+ 1,7	+ 2,1	+ 15,1	- 8,4	+ 4,6	+ 7,1	+ 31,1	+ 0,8	+ 6,1
Salzburg	+ 0,0	+ 11,1	+ 5,6	+ 1,9	+ 14,2	+ 6,3	+ 7,8	- 8,0	+ 3,7	+ 0,5	+ 17,1	+ 5,8	+ 22,2
Tirol	+ 5,8	+ 3,1	+ 6,7	+ 12,1	+ 0,7	- 6,8	- 3,5	- 15,5	- 7,4	- 0,9	- 2,6	- 8,7	- 5,3
Vorarlberg	- 3,7	+ 4,6	+ 7,9	+ 13,7	+ 5,8	- 11,4	+ 6,7	- 22,5	- 2,7	+ 15,9	+ 6,4	- 3,4	+ 4,1
Österreich	+ 0,7	+ 10,2	+ 3,7	+ 5,8	+ 6,7	+ 1,3	+ 6,3	- 6,2	+ 3,6	+ 2,9	+ 11,5	- 1,6	+ 3,0

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. • E-Mail-Adresse: Maria.Thalhammer@wifo.ac.at

Übersicht 45: Beschäftigung und Arbeitslosigkeit

	2002	2003	2004	2004	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober
	In 1.000												
<i>Unselbständig aktiv Beschäftigte¹⁾</i>													
Wien	741	737	729	731	720	732	740	732	734	743	739	737	739
Niederösterreich	504	505	508	510	496	519	528	519	522	531	528	526	526
Burgenland	80	82	82	81	78	84	86	84	85	86	85	86	85
Steiermark	421	422	425	427	417	433	442	434	436	444	442	440	439
Kärnten	187	188	189	187	181	192	201	192	196	204	202	196	192
Oberösterreich	527	532	537	539	528	544	556	544	547	559	558	552	551
Salzburg	211	212	212	210	214	210	219	210	214	222	220	215	212
Tirol	261	262	265	261	274	261	275	260	267	279	277	270	262
Vorarlberg	131	131	132	131	133	131	135	130	132	137	135	134	132
Österreich	3.064	3.071	3.079	3.077	3.041	3.106	3.182	3.107	3.134	3.204	3.187	3.155	3.139
<i>Arbeitslose</i>													
Wien	75	80	82	81	88	78	77	77	77	76	78	77	78
Niederösterreich	38	39	41	42	53	36	37	35	35	36	38	36	37
Burgenland	8	8	8	8	12	6	6	6	6	7	7	6	6
Steiermark	34	35	33	35	45	30	29	29	28	29	29	29	31
Kärnten	17	17	17	19	23	14	13	13	12	12	13	14	17
Oberösterreich	27	26	26	28	36	23	24	23	22	23	24	24	24
Salzburg	11	11	12	13	14	12	9	12	9	9	9	10	13
Tirol	15	16	16	20	18	19	13	19	14	11	12	15	22
Vorarlberg	7	8	9	10	10	10	9	10	9	8	9	9	11
Österreich	232	240	244	257	300	227	217	223	211	211	219	220	238

Veränderung gegen das Vorjahr in 1.000

<i>Unselbständig aktiv Beschäftigte¹⁾</i>	2002	2003	2004	2004	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober
Wien	- 13,9	- 4,1	- 8,5	- 3,3	+ 1,0	+ 1,9	+ 4,2	+ 1,1	+ 1,5	+ 2,1	+ 5,3	+ 5,1	+ 4,7
Niederösterreich	- 3,7	+ 0,5	+ 3,6	+ 7,1	+ 6,6	+ 7,4	+ 6,4	+ 7,2	+ 7,3	+ 6,8	+ 6,2	+ 6,1	+ 7,3
Burgenland	+ 1,2	+ 1,2	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,6	+ 1,1	+ 0,7	+ 1,4	+ 1,0	+ 0,3	+ 0,4	+ 1,4	+ 0,8
Steiermark	- 2,0	+ 0,9	+ 3,0	+ 4,9	+ 5,9	+ 6,2	+ 5,6	+ 6,7	+ 5,6	+ 5,2	+ 5,6	+ 6,0	+ 5,4
Kärnten	- 1,0	+ 0,4	+ 1,1	+ 1,4	+ 2,4	+ 1,9	+ 1,6	+ 2,1	+ 1,7	+ 1,7	+ 1,6	+ 1,5	+ 1,8
Oberösterreich	+ 0,4	+ 5,7	+ 5,0	+ 5,0	+ 5,8	+ 6,6	+ 5,6	+ 7,0	+ 6,2	+ 6,7	+ 6,9	+ 3,2	+ 6,1
Salzburg	+ 1,3	+ 0,9	+ 0,6	+ 0,4	+ 2,1	+ 0,6	+ 1,1	+ 0,9	+ 0,5	+ 1,0	+ 0,8	+ 1,5	+ 2,7
Tirol	+ 3,0	+ 1,1	+ 2,3	+ 3,5	+ 5,1	+ 3,6	+ 4,1	+ 4,8	+ 3,4	+ 4,8	+ 3,7	+ 3,7	+ 4,2
Vorarlberg	+ 0,2	+ 0,5	+ 0,7	+ 1,5	+ 1,5	+ 1,2	+ 1,0	+ 1,5	+ 1,5	+ 1,6	+ 0,6	+ 0,9	+ 1,1
Österreich	- 14,6	+ 7,2	+ 7,9	+ 20,6	+ 31,0	+ 30,4	+ 30,2	+ 32,6	+ 28,5	+ 30,3	+ 30,9	+ 29,5	+ 34,1
<i>Arbeitslose</i>													
Wien	+ 11,4	+ 5,0	+ 2,2	- 3,2	- 4,2	- 2,2	+ 1,2	- 1,7	- 1,8	+ 0,2	+ 1,7	+ 1,6	+ 3,0
Niederösterreich	+ 4,3	+ 0,8	+ 1,3	+ 1,0	+ 2,2	+ 1,8	+ 1,8	+ 2,1	+ 1,9	+ 1,5	+ 2,1	+ 1,8	+ 2,5
Burgenland	+ 0,6	+ 0,1	+ 0,0	+ 0,1	+ 0,7	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,4	+ 0,3	+ 0,2
Steiermark	+ 3,6	+ 0,9	- 1,4	- 0,3	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,1	+ 2,3	+ 2,5	+ 2,3	+ 2,1	+ 1,9	+ 2,3
Kärnten	+ 1,3	- 0,0	- 0,3	- 0,2	- 0,0	+ 0,6	+ 1,1	+ 0,7	+ 0,8	+ 1,0	+ 1,2	+ 1,2	+ 1,3
Oberösterreich	+ 3,7	- 0,8	+ 0,4	+ 0,6	+ 2,5	+ 1,3	+ 2,2	+ 1,3	+ 1,7	+ 2,0	+ 2,3	+ 2,2	+ 1,5
Salzburg	+ 1,5	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,5	+ 0,2	+ 0,3	+ 0,5	+ 0,3	+ 0,3	+ 0,1	- 0,2
Tirol	+ 0,8	+ 0,5	+ 0,6	+ 0,9	+ 0,9	+ 1,5	+ 1,4	+ 1,3	+ 1,4	+ 1,1	+ 1,3	+ 1,7	+ 1,4
Vorarlberg	+ 1,4	+ 0,9	+ 0,7	+ 1,1	+ 1,2	+ 1,2	+ 1,2	+ 1,2	+ 1,2	+ 1,3	+ 1,2	+ 1,0	+ 0,8
Österreich	+ 28,5	+ 7,7	+ 3,8	+ 0,3	+ 5,5	+ 7,2	+ 11,5	+ 7,9	+ 8,5	+ 10,0	+ 12,6	+ 11,8	+ 12,9

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Arbeitsmarktservice Österreich, Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Ohne Bezug von Karenz- bzw. Kinderbetreuungsgeld, ohne Präsenzdienst. • E-Mail-Adresse: Maria.Thalhammer@wifo.ac.at

Übersicht 46: Arbeitslosenquote

	2002	2003	2004	2004	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005	2005
				IV. Qu.	I. Qu.	II. Qu.	III. Qu.	Mai	Juni	Juli	August	Septem- ber	Oktober
	In % der unselbständigen Erwerbspersonen												
Wien	9,0	9,5	9,8	9,6	10,5	9,3	9,1	9,2	9,2	9,0	9,3	9,2	9,2
Niederösterreich	6,9	7,0	7,1	7,3	9,4	6,2	6,3	6,1	6,1	6,2	6,5	6,2	6,4
Burgenland	8,6	8,6	8,7	9,0	13,2	6,9	6,8	6,5	6,5	6,9	6,9	6,5	6,8
Steiermark	7,2	7,3	7,0	7,3	9,5	6,2	5,9	6,1	5,8	5,9	5,9	6,0	6,3
Kärnten	8,2	8,1	7,9	9,1	11,0	6,5	5,8	6,2	5,4	5,4	5,7	6,4	7,8
Oberösterreich	4,7	4,5	4,4	4,7	6,1	3,9	3,9	3,8	3,7	3,8	4,0	3,9	4,0
Salzburg	4,9	5,0	5,1	5,8	5,8	5,1	3,9	5,1	4,0	3,6	3,8	4,3	5,5
Tirol	5,3	5,4	5,6	6,9	5,9	6,4	4,2	6,5	4,8	3,7	4,0	5,1	7,3
Vorarlberg	5,1	5,7	6,1	6,8	6,9	6,8	6,0	6,8	6,2	5,6	6,1	6,3	7,2
Österreich	6,9	7,0	7,1	7,4	8,6	6,6	6,2	6,5	6,1	6,0	6,2	6,3	6,8

Q: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger, Arbeitsmarktservice Österreich, Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. • E-Mail-Adresse: Maria.Thalhammer@wifo.ac.at

Michael Wüger

Konsumnachfrage in Österreich weiterhin verhalten – Zuwächse im Weihnachtsgeschäft

Während die rege Konsumnachfrage der privaten Haushalte in den USA trotz der erheblichen Energiever- teuerung noch immer das Wirtschaftswachstum trägt, ist die gedämpfte Entwicklung der Binnennachfra- ge im Euro-Raum eine Ursache der ungewöhnlich langen Phase schwacher Konjunktur. Im 1. Halbjahr war die Konsumnachfrage weiterhin verhalten, im 2. Halbjahr belebte sie sich in Österreich, weil die Ef- fekte der Steuerreform zu greifen begannen.

Begutachtung: Markus Marterbauer • Wissenschaftliche Assistenz: Martina Agwi • E-Mail-Adressen: Michael.Wueger@wifo.ac.at, Martina.Agwi@wifo.ac.at

Im Euro-Raum entwickelte sich die Nachfrage der privaten Haushalte in den letzten Jahren – insbesondere in der Abschwungphase 2001/2003 – relativ schwach. Die privaten Haushalte disponierten unter den gegebenen Rahmenbedingungen deut- lich vorsichtiger als in der Abschwungphase 1992/1994¹⁾, der Konsum stützte die Wirt- schaftsentwicklung entsprechend weniger – dies zeigt eine ökonometrische Analyse der Europäischen Kommission (*European Commission*, 2004) mit einem Fehlerkorrek- turmodell (siehe Kasten "Fehlerkorrekturmodelle"). Zurückgeführt wird diese Entwick- lung auf das wegen der hohen Arbeitslosigkeit gedämpfte Konsumentenvertrauen, auf die Divergenz zwischen wahrgenommener und tatsächlicher Inflation, auf die Probleme der öffentlichen Haushalte und der Pensionssysteme sowie auf die damit verbundenen Reformen und deren Einschätzung durch die privaten Haushalte.

Die Unterschiede der konjunkturstabilisierenden Wirkung des Konsums in Österreich zwischen der Abschwungphase der letzten Jahre und jener in den neunziger Jahren lassen sich anhand der Entwicklung der Konsumquote (Relation der Konsumausga- ben zum laufenden Einkommen) im Konjunkturverlauf aufzeigen²⁾. Wie aus Abbil- dung 1 hervorgeht, verlaufen Konsumquote und Konjunktur (gemessen an der Ent- wicklung des BIP) weitgehend spiegelbildlich zueinander – die Konsumquote entwi- ckelt sich antizyklisch.

Dies ist darauf zurückzuführen, dass es für die Konsumenten nicht rational ist, ihr Ver- halten jeder Einkommensschwankung anzupassen. Sie reagieren in der Regel auf Einkommensänderungen nur, wenn sie diese als dauerhaft einschätzen ("permanen- te Einkommenshypothese"; *Friedman*, 1957, *Deaton*, 1992, *Attanasio*, 1999, *Bayar – Mc Morrow*, 1999), und meist erst mit einer gewissen Verzögerung. Die privaten Haushalte weiten ihre Ausgaben dementsprechend in Aufschwungphasen, in denen die Einkommen überdurchschnittlich steigen, nicht im vollen Umfang der Ein- kommenssteigerung aus und schränken sie in Abschwungphasen nicht so stark ein, wie es der Einkommensentwicklung entspräche. Die Konsumquote steigt daher in Abschwungphasen, d. h. ein größerer Teil des Einkommens wird für Zwecke des pri-

Analyse der Konsum- entwicklung in Öster- reich in der jüngeren Vergangenheit

Im Euro-Raum stützte die Konsumnachfrage die Wirt- schaftsentwicklung in den letzten Jahren mit schwachem Wachstum weniger als in früheren Abschwungpha- sen. Auch in Österreich wa- ren die Ausgabenbereit- schaft der privaten Haushal- te und das Einkommens- wachstum gedämpft, sodass der reale Konsum zwischen 2001 und 2004 die Konjunktur weniger belebte als in den neunziger Jahren.

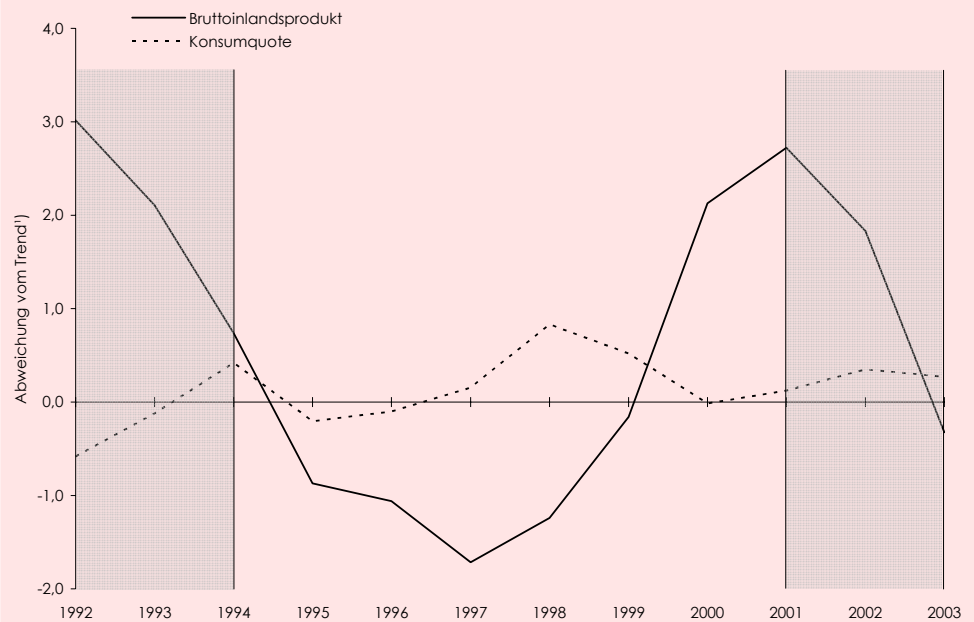
¹⁾ Das reale Konsumwachstum wurde in der Periode 2001/2003 dadurch um rund 0,6% pro Jahr gedämpft.

²⁾ Dazu werden die Konjunkturschwankungen als Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung von einem flexiblen Trend erfasst, der mit einem HP-Filter (*Enders*, 2004, *Hodrick – Prescott*, 1997) ermittelt wird. *Hodrick – Prescott* (1997) entwickelten diesen Ansatz zur Analyse des Konjunkturzyklus in den USA nach dem Zweiten Weltkrieg. Eine Zeitreihe wird mit einem zweiseitigen linearen Filter in einen Trend und eine stationäre Kompo- nente zerlegt. Dabei wird die Varianz der Zeitreihe um den Trend unter Beachtung zweiter Differenzen des Trends minimiert. Diese Trendreihe wird auch als "Potentialmaß" verwendet.

vaten Konsums verwendet, und sinkt in Zeiten guter Konjunktur. Die Konsumausgaben mildern damit Konjunkturschwankungen. Allerdings können anhaltende Krisen zusammen mit größerer Unsicherheit und einer Zunahme der Arbeitslosigkeit zur Folge haben, dass die Konsumenten verstärkt Vorsorge für die Zukunft treffen (Cuthbertson – Barlow, 1991, Van der Plog, 1993, Weil, 1993, Carroll, 1997, Hahn – Steigerwald, 1999) und deshalb mehr sparen bzw. weniger konsumieren, was Krisen weiter verschärft.

Abbildung 1: Bruttoinlandsprodukt und Konsumquote

Gleitender Jahresdurchschnitt



Q: WIFO-Berechnungen. – !) Der Trend wurde mit einem HP-Filter (Hodrick – Prescott, 1997) ermittelt.

Fehlerkorrekturmodelle

Der von der Europäischen Kommission verwendete Fehlerkorrekturansatz bildet die Konsumententwicklung dynamisch ab, d. h. unter Einbeziehung von lang- und kurzfristigen Effekten. Dabei wird die Entwicklung der wichtigsten Einflussfaktoren wie Einkommen, Inflation, Zinssätze und Aktienkurse sowie Arbeitslosigkeit berücksichtigt. Langfristig wird ein sehr enger Zusammenhang zwischen dem privaten Konsum und diesen Einflussfaktoren unterstellt. Kurzfristig sind jedoch immer wieder Abweichungen von dieser Gleichgewichtsbeziehung zu erwarten, die Korrekturen auslösen, sodass wieder ein Gleichgewicht hergestellt wird.

Mit diesen Fehlerkorrekturmodellen (Davidson *et al.*, 1978, Salmon, 1982) konnte die Konsumententwicklung in Österreich in der Vergangenheit gut erfasst werden (Thury – Wüger, 1994, 2001). Dank ihrer dynamischen Spezifizierung lassen sich unterschiedliche Gleichgewichte und die Anpassung an diese abbilden; die Reaktionen können auch asymmetrisch verlaufen (Granger – Lee, 1989, Cook – Holly – Turner, 1999, Carruth – Dickerson, 2003) und fallen umso stärker aus, je weiter das System vom Gleichgewicht abweicht.

Die von der Theorie postulierte stabilisierende Wirkung des Konsums im Konjunkturverlauf ist damit gut abzubilden. Weiters können die Effekte kumulierter Ungleichgewichte (Cuthbertson – Barlow, 1991) erfasst werden. Je länger diese anhalten, umso wahrscheinlicher sind Gegenreaktionen.

Die Konsumquote stieg in Österreich, wie aus Abbildung 1 hervorgeht, konjunkturbedingt in der Abschwungphase Anfang der neunziger Jahre deutlich, die Konsumenten suchten ihre Konsumziele weitgehend umzusetzen (Wüger, 1993). Im Gegensatz dazu erhöhte sich die Konsumquote nach 2001 konjunkturbedingt kaum,

sodass der private Konsum die Konjunktur kaum stützte³⁾. 2004 dürfte die Konsumquote konjunkturbedingt gesunken sein⁴⁾.

Im Auftrag der OeNB befragte IFES im August 2004 eine repräsentative Stichprobe österreichischer Haushalte zu ihrem Konsumverhalten in den letzten zwölf Monaten (*Janger – Kwapił – Pointner, 2005*). Auf einer abgestuften Skala sollten die Befragten ihre Einschätzungen zu den Ursachen etwaiger Konsumänderungen angeben. Dazu wurden Erklärungshypothesen aus der theoretischen und empirischen Literatur angeboten.

36% der Befragten gaben an, ihren Konsum in den letzten zwölf Monaten eingeschränkt zu haben, 52% hatten gleich viel konsumiert und 12% ihre Konsumausgaben ausgeweitet.

Die größte Zustimmung⁵⁾ erhielt als Motiv für die Konsumeinschränkung der wahrgenommene Preisauftrieb knapp vor der aktuellen Einkommenssituation. Die Motive "negative Einkommenserwartungen wegen der Unsicherheit auf dem Arbeitsmarkt" und "preisbewussteres Einkaufen"⁶⁾ fanden ebenfalls überwiegend Zustimmung.

Der wahrgenommene Preisauftrieb kann, wie nationale und internationale Studien zeigen, die tatsächliche Inflationsrate deutlich übersteigen. Ausgehend von Erkenntnissen der Wahrnehmungspsychologie, die die subjektive Inflationswahrnehmung der Konsumenten nachbildet⁷⁾, errechnete etwa das *Statistische Bundesamt* (2005) für Deutschland, dass die wahrgenommene Inflation in der Zeit nach Einführung des Euro als Bargeld ein Vielfaches der vom amtlichen Verbraucherpreisindex ausgewiesenen Rate erreichte und auch 2005 noch auf dem Niveau vor der Euro-Einführung verharrte. In Österreich war die von der amtlichen Statistik errechnete Inflationsrate nach Einführung des Euro zeitweise um bis zu 1,9 Prozentpunkte niedriger als die von der Bevölkerung wahrgenommene, wie sie in Umfragen zur Inflationseinschätzung ermittelt wurde (*Fluch – Stix, 2005*)⁸⁾. Diese überhöhte Teuerungswahrnehmung hielt bis Anfang 2005 an.

Die subjektive Überschätzung der Inflation vermittelt den Eindruck einer Dämpfung von Realeinkommen und Realvermögen. Die schlechte Konsumentenstimmung⁹⁾ und die Erwartung von Einkommenseinbußen lassen zudem die Einkommenssituation längerfristig ungünstig erscheinen. Diese beiden Einflüsse ziehen gemäß der "permanenten Einkommenstheorie" eine dauerhafte Dämpfung der Konsumnachfrage nach sich. Die Schwäche des privaten Konsums in Österreich ist demnach theoriekonform, insbesondere angesichts der Länge der wirtschaftlichen Schwächephase und des Anstiegs der Arbeitslosigkeit¹⁰⁾.

Auch Änderungen im Pensionssystem sowie die Verringerung anderer öffentlicher Leistungen (z. B. im Bildungs- oder Gesundheitswesen) könnten für die Konsumenten

Befragung der OeNB zu Bestimmungsgründen der Konsumentwicklung

Nach einer Befragung der OeNB waren 2004 vor allem der wahrgenommene Preisauftrieb, die ungünstige Einkommenssituation, negative Einkommenserwartungen angesichts der Unsicherheit auf dem Arbeitsmarkt und preisbewussteres Einkaufen für die Konsumzurückhaltung bestimmend.

³⁾ Hätte sich die Konjunkturkomponente der Konsumquote 2001/2003 so entwickelt wie 1992/1994, so wäre die Konsumquote um rund 0,9 Prozentpunkte stärker gestiegen als tatsächlich, und das Konsumwachstum wäre um rund 1 Prozentpunkt stärker ausgefallen.

⁴⁾ Allerdings dürfte die Konsumententwicklung 2004 von der Statistik etwas unterschätzt und damit der Rückgang der Konsumquote überschätzt sein. Für die Ausgaben im Ausland wird ein merklicher Rückgang ausgewiesen, obwohl sich die Nüchternungen nicht so ungünstig entwickelten und die Reisebüros Zuwächse erzielten. Außerdem sollte der EU-Beitritt der östlichen Nachbarländer vermehrt Einkäufe in dieser Region ausgelöst haben.

⁵⁾ Die Zustimmung war auch deutlich höher als die Ablehnung.

⁶⁾ Dass das Preisbewusstsein in wirtschaftlichen Schwächephasen steigt, ist nicht zuletzt auf die ungünstige Einkommensentwicklung zurückzuführen, durch die teurere Produkte für manche Konsumentenschichten nicht mehr leistbar werden.

⁷⁾ Der verwendete Index der wahrgenommenen Inflation basiert auf drei wesentlichen Annahmen: Preissteigerungen werden höher bewertet als Preissenkungen, die Verteuerung häufig gekaufter Produkte fällt mehr ins Gewicht, und die Wahrnehmung orientiert sich seit der Einführung des Euro als Bargeld noch an einem mittleren letzten Preis in der alten Währung (DM, Schilling usw.; dieser Einfluss schwindet allerdings).

⁸⁾ Vor der Euro-Einführung war keine solche Überschätzungstendenz zu beobachten.

⁹⁾ Der Index des Konsumentenvertrauens (Abbildung 5) sank in der ersten Jahreshälfte 2003 deutlich und erholt sich seither nur schleppend.

¹⁰⁾ Eine Zunahme der Arbeitslosigkeit gilt als wichtiges Motiv für das "Vorsichtssparen": Die Konsumenten sichern sich gegen künftige Einkommensausfälle durch vermehrtes Sparen ab (*Cuthbertson – Barlow, 1991, Carroll, 1997*).

die Erwartung permanenter Einkommenseinbußen nach sich ziehen und somit konsumdämpfend wirken. Nach den Ergebnissen der OeNB-Studie lehnten die befragten Haushalte diese Erklärungshypothese jedoch insgesamt überwiegend ab. Für rund ein Drittel der Haushalte, die ihren Konsum eingeschränkt hatten (rund 10% der Bevölkerung), war die Erwartung von Pensionseinbußen und der Verringerung anderer öffentlicher Leistungen ein wichtiges Motiv¹¹⁾.

Keine Zustimmung fand in der Befragung der OeNB die Hypothese, die Zunahme der Staatsverschuldung würde die Konsumnachfrage dämpfen – für 91% der Befragten hatte die Zunahme der Staatsverschuldung keinen Einfluss auf ihre Konsumentscheidungen¹²⁾.

Die Studie der OeNB macht auch schichtenspezifische Unterschiede der Konsumschwäche deutlich. Für Personen mit geringem Einkommen spielen insbesondere das aktuelle Einkommen und die Preisentwicklung eine Rolle – eine angespannte finanzielle Situation wird bei schlechter Wirtschaftsentwicklung noch verschärft. Unter den über 60-Jährigen waren pessimistische Einkommenserwartungen der Hauptgrund für die Konsumzurückhaltung. Jene Bezieher höherer Einkommen, die ihre Konsumausgaben eingeschränkt hatten, führten das auf den erhöhten Aufwand für private Pensionsvorsorge zurück.

Die Ergebnisse der Befragung zu den Gründen der Konsumzurückhaltung liefern somit ein durchaus stimmiges, theoriekonformes Bild der unterschiedlichen Reaktion der Haushalte nach Einkommens- und Altersgruppen.

Die Konsumententwicklung in Österreich im Jahr 2005

2005 wird die Einkommensentwicklung in Österreich durch die Steuerreform gestützt, die reale Kaufkraft aber durch die Energieverteuerung geschmälert. Im 1. Halbjahr wuchsen die Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte in Österreich real um 1,1%. Der Konsum entwickelte sich deutlich günstiger als in Deutschland, hingegen etwas schlechter als im Durchschnitt des Euro-Raums (+1,2%) und der EU (+1,4%).

Neben der Eintrübung der Konsumneigung dämpfte auch die ungünstige Einkommensentwicklung die Konsumnachfrage in der Periode 2001/2004 (real +1,4% pro Jahr, nach +2,1% 1988/2000). Vor diesem Hintergrund blieb das Konsumwachstum zwischen 2001 und 2004 (+0,9% pro Jahr) deutlich unter dem Trend der Jahre 1988 bis 2000 (+2,5%). Wuchs die Konsumnachfrage 1988/2000 real noch stärker als die Einkommen (+2,1%) und stützte dadurch die Wirtschaftsentwicklung maßgeblich, so erfüllt sie diese Funktion seither nicht mehr¹³⁾.

2005 prägten neben den üblichen Einflüssen (Konjunktur, Trendfaktoren, Entwicklung der Zinssätze usw.) insbesondere die Steuerreform und die Energieverteuerung die Konsumententwicklung. Nach Modellsimulationen des WIFO (Breuss – Kaniovski – Schratzenstaller, 2004) war im Jahr 2005 ein positiver Effekt der Steuerreform auf die Realeinkommen von 1,1% zu erwarten. Ähnlich wie bei Konjunkturschwankungen passen die privaten Haushalte ihren Konsum in der Regel nicht im vollen Umfang der Einkommensänderung durch eine Steuerreform an¹⁴⁾. Zudem setzt die Reaktion erst mit Verzögerung ein. Die Simulation ergab unter Berücksichtigung dieser Verhaltensweise für das Jahr 2005 eine Steigerung des realen privaten Konsums in der Folge der Steuerreform um 0,7% (gegenüber einem Szenario ohne Steuerreform) und eine Zunahme der Sparquote um rund 0,4 Prozentpunkte.

Aufgrund der erheblichen Rohölverteuerung im Jahr 2005 nahmen die Ausgaben für Energie deutlich zu, und die Realeinkommen der privaten Haushalte wurden durch die Preissteigerungen im Gefolge der Energieverteuerung gedämpft. Das WIFO schätzt den Beitrag der Energieverteuerung zur Inflationsrate bis einschließlich September auf rund +0,7 Prozentpunkte; im Jahresdurchschnitt 2005 wird die induzierte Inflationsbeschleunigung gemäß der WIFO-Prognose vom September 2005 0,8 Prozentpunkte ausmachen und die Realeinkommen in diesem Ausmaß schmälern. Diese Berechnung berücksichtigt nur direkte Effekte, nicht aber die Auswirkungen einer

¹¹⁾ Nach internen OeNB-Berechnungen dürfte rund ein Drittel des Anstiegs der Sparquote von 2000 bis 2003 auf die Ausweitung der privaten Pensionsvorsorge zurückzuführen sein (Janger – Kwapił – Pointner, 2005).

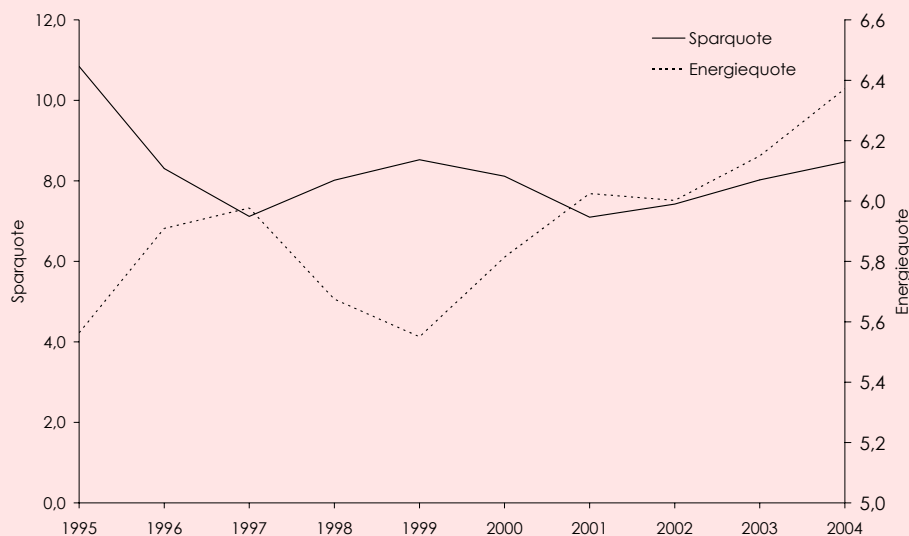
¹²⁾ Gestützt wird diese Aussage durch eine ökonomische Analyse, nach der Budgetdefizite keinen signifikanten Einfluss auf die Sparquote der privaten Haushalte haben (Janger – Kwapił – Pointner, 2005).

¹³⁾ Hätte der Wachstumsvorsprung der realen Konsumnachfrage gegenüber den Einkommen 2001/2004 wie in der Periode 1988/2000 0,4 Prozentpunkte betragen, so wäre der Konsum um rund 0,9 Prozentpunkte stärker gewachsen als tatsächlich (+1,8% statt +0,9%).

¹⁴⁾ Dieses Verhalten ist durchaus rational, weil Steuerreformen in der Vergangenheit häufig "Sparpakete" nach sich zogen und weil wegen der Steuerprogression nicht der gesamte Einkommenszuwachs als dauerhaft angesehen werden kann.

Überwälzung der Energiekostensteigerung im Produktionsprozess auf die Güterpreise (sie dürften aufgrund der ungünstigen Konjunkturlage vernachlässigbar gering sein).

Abbildung 2: Sparquote und Energiequote



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. Sparquote: nichtkonsumiertes nominelles Einkommen einschließlich der Zunahme der betrieblichen Versorgungsansprüche, in % des nominellen verfügbaren Einkommens; Energiequote: nominelle Energieausgaben, in % des nominellen verfügbaren Einkommens.

Zumindest kurzfristig sind die Ausgaben für Energie ein "Zwangskonsum". Da die Energienachfrage einerseits ein Mindestniveau nicht unterschreiten kann (z. B. Raumheizung, Autofahrten) und andererseits die Substitution zwischen einzelnen Energieträgern für Beheizung und Beleuchtung wegen hoher Umrüstkosten deutlich eingeschränkt oder gar nicht möglich ist, ist insbesondere die kurzfristige Preiselastizität der Nachfrage gering (Köppl et al., 1995, Kratena, 1999). Eine Energieverteuerung bewirkt daher kurzfristig in der Regel eine Verringerung der Sparquote: Die Zunahme der Energieausgaben wird nicht vollständig durch Kaufzurückhaltung in anderen Verbrauchsgruppen ausgeglichen¹⁵⁾. Daraus resultiert eine gegenläufige Entwicklung zwischen Energiequote¹⁶⁾ und Sparquote. Die durch die Energieverteuerung bewirkte Verlangsamung der Realeinkommensentwicklung bewirkt in der Folge eine Dämpfung der realen Konsumnachfrage, insbesondere nach einkommenselastischen Gütern.

Übersicht 1: Privater Konsum, persönlich verfügbares Einkommen, Sparquote

	Privater Konsum ¹⁾		Persönlich verfügbares Einkommen		Sparquote In % des verfügbaren Einkommens ³⁾
	Nominell	Real ²⁾	Nominell	Real ²⁾	
	Veränderung gegen das Vorjahr in %				
Ø 1996/2001	+ 3,1	+ 1,7	+ 2,8	+ 1,4	8,1
2002	+ 1,3	+ 0,3	+ 1,7	+ 0,7	7,7
2003	+ 3,2	+ 1,6	+ 3,9	+ 2,3	8,6
2004	+ 2,7	+ 0,8	+ 3,2	+ 1,2	9,0
2005 ⁴⁾	+ 3,8	+ 1,4	+ 4,1	+ 1,7	9,2

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen. – ¹⁾ Einschließlich privater Organisationen ohne Erwerbscharakter. – ²⁾ Berechnet auf Basis von Vorjahrespreisen. – ³⁾ Einschließlich Zunahme betrieblicher Versorgungsansprüche. – ⁴⁾ WIFO-Prognose vom September 2005.

¹⁵⁾ Zum Teil dürfte das auch mit dem Abrechnungssystem der Energieversorger zusammenhängen – die erhöhten neuen Zahlungsvorschreibungen für den Energiebezug werden in der Regel erst verzögert wirksam.

¹⁶⁾ Anteil der Energieausgaben am verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte.

Nur mäßiges Konsumwachstum im 1. Halbjahr

Die Geldvermögensbildung der privaten Haushalte nahm im 1. Halbjahr in Österreich stark zu. Eine treibende Kraft des vermehrten Sparens war die private Pensionsvorsorge. Das Konsumentenvertrauen war gedämpft.

Unter diesen Gesichtspunkten war für 2005 ein Konsumimpuls der Steuerreform zu erwarten, der sich allerdings erst allmählich einstellen sollte. Zudem war mit einem Anstieg der Sparquote zu rechnen, der durch die Energiepreisteigerung etwas gedämpft werden sollte. Das WIFO prognostizierte im September 2005 unter Berücksichtigung aller Einflussfaktoren eine reale Steigerung der Ausgaben der privaten Haushalte im Jahr 2005 um 1,4% und eine Zunahme der Sparquote um 0,2 Prozentpunkte (Übersicht 1).

Die privaten Haushalte gaben in Österreich im 1. Halbjahr 2005 knapp 66 Mrd. € für Zwecke des privaten Konsums aus, um 3,4% mehr als vor einem Jahr. Nach Abzug der Inflation verbleibt ein realer Anstieg von 1,1% (Übersicht 2). Die reale Konsumnachfrage entwickelte sich damit wesentlich besser als in Deutschland (-0,1%), hingegen etwas schlechter als im Durchschnitt der EU (+1,4%) und des Euro-Raums (+1,2%).

Wegen der verzögerten Reaktion der Konsumenten auf die Einkommenseffekte einer Steuerreform waren in der ersten Jahreshälfte wie erwartet noch keine deutlichen Auswirkungen auf die Nachfrage und daher ein überdurchschnittlicher Anstieg der Sparquote zu beobachten. Die Zunahme der Konsumnachfrage blieb im 1. Halbjahr unter der WIFO-Prognose für den Jahresdurchschnitt (+1,4%), die Sparquote erhöhte sich wesentlich stärker¹⁷⁾.

Übersicht 2: Entwicklung des privaten Konsums im längerfristigen Vergleich

Real (berechnet auf Basis von Vorjahrespreisen), einschließlich privater Organisationen ohne Erwerbscharakter

	Ø 1996/ 2001	2002	2003	2004	1. Halbjahr 2005
	Veränderung gegen das Vorjahr in %				
Nahrungsmittel, alkoholfreie Getränke	- 1,0	- 0,4	- 0,9	+ 1,1	+ 1,1
Tabakwaren, alkoholische Getränke	+ 1,7	+ 2,1	+ 0,9	- 4,5	- 10,6
Bekleidung, Schuhe	+ 0,6	+ 2,4	- 0,5	+ 0,9	+ 2,5
Wohnen, Wasser, Strom, Gas u. a. Brennstoffe	+ 1,0	- 0,0	- 0,4	- 1,3	+ 0,9
Einrichtungsgegenstände, Haushaltsgeräte	- 0,5	+ 0,8	+ 0,5	+ 3,3	- 2,1
Gesundheitspflege	+ 0,8	- 1,0	+ 2,7	+ 1,2	+ 1,8
Verkehr	+ 1,3	+ 1,8	+ 3,0	+ 2,6	+ 1,7
Nachrichtenübermittlung	+ 13,0	- 1,8	+ 5,0	+ 4,8	+ 7,1
Freizeit, Unterhaltung, Kultur	+ 4,7	- 0,6	+ 1,2	+ 3,5	+ 0,5
Bildungswesen	+ 2,4	- 1,7	+ 3,0	+ 3,0	+ 2,4
Beherbergungs- und Gaststättendienstleistungen	+ 6,2	+ 2,5	+ 3,7	+ 4,8	+ 3,2
Anderer Waren und Dienstleistungen	+ 2,3	+ 0,3	+ 6,7	+ 3,4	+ 1,1
Ausgaben im Ausland	+ 0,7	- 4,3	+ 3,4	- 10,9	+ 2,5
Private Organisationen ohne Erwerbscharakter	+ 1,7	+ 6,1	+ 0,9	+ 1,9	+ 1,6
Privater Konsum insgesamt	+ 1,7	+ 0,3	+ 1,6	+ 0,8	+ 1,1
Dauerhafte Konsumgüter	+ 1,0	+ 0,3	+ 3,2	+ 0,6	+ 1,0

Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Real wuchs die Konsumnachfrage im Vorjahresvergleich im II. Quartal (+0,8%) etwas schwächer als im I. Quartal (1,4%). Diese Verlangsamung war auf den frühen Ostertermin zurückzuführen, wie die Bereinigung um Saisonschwankungen mit speziellen Verfahren zeigt¹⁸⁾. Die damit ermittelte Trend-Zyklus-Komponente der Ausgaben der privaten Haushalte war im 1. Halbjahr um 0,8% höher als im vorangegangenen Halbjahr und verringerte sich im II. Quartal nicht – die Abschwächung im II. Quartal war also ausschließlich saisonbedingt.

Insgesamt entwickelte sich der Konsum der privaten Haushalte in Österreich im 1. Halbjahr 2005 verhalten. Die Nachfrage nach dauerhaften Konsumgütern ist sehr einkommenselastisch und sollte die Einkommenseffekte der Steuerreformen rascher widerspiegeln. Obwohl nur rund 11% der Konsumausgaben auf diese Güterart entfallen, sind die Ausgaben dafür nach ökonomischen Schätzungen für rund drei

¹⁷⁾ Nach einer groben Berechnung wurde die Sparquote mehr als doppelt so stark angehoben wie für den Jahresdurchschnitt erwartet wird.

¹⁸⁾ Das WIFO verwendet zur Saisonbereinigung TRAMO/SEATS (Wüger, 1995).

Viertel der Schwankungen der Konsumnachfrage bestimmend (Wüger, 1981). Der hohe Preis je Gütereinheit erfordert eine Ansparphase und/oder Verschuldung der Haushalte; zudem kann der Kaufzeitpunkt¹⁹⁾ für dauerhafte Güter eher als der von Waren des täglichen Bedarfs hinausgeschoben und der jeweiligen Einkommenssituation angepasst werden, sodass die Nachfrage auch von Stimmungen und Erwartungen der privaten Haushalte abhängig ist (Breuss – Wüger, 1986).

Die Trend-Zyklus-Komponente der Ausgaben für dauerhafte Konsumgüter war im 1. Halbjahr real um 1,7% höher als im vorangegangenen Halbjahr. Der Zuwachs übertraf damit den des Gesamtkonsums (+0,8%) deutlich. Überdies gewann die Nachfrage nach dauerhaften Konsumgütern im Gegensatz zum Gesamtkonsum im II. Quartal an Dynamik (+1% gegenüber dem I. Quartal). Die einkommenselastische Nachfrage nach dauerhaften Konsumgütern spiegelt also eine Belebung der Konsumnachfrage im Jahresverlauf wider, die sich auch im Vorjahresvergleich zeigt: Im I. Quartal übertraf die Nachfrage nach dauerhaften Konsumgütern das Vorjahresniveau um nur 0,4%, im II. Quartal um 1,5%.

Die Nachfrage nach nichtdauerhaften Konsumgütern ist wenig konjunkturreegibel und begründet die konjunkturstabilisierende Wirkung des Konsums. Sie wuchs im Vorjahresvergleich real im II. Quartal (+0,7%) wegen des späten Ostertermins schwächer als im I. Quartal (+1,5%).

Deutlich mehr als im Vorjahr gaben die privaten Haushalte im Durchschnitt des 1. Halbjahres 2005 für Nachrichtenübermittlung sowie Beherbergungs- und Gaststättendienstleistungen aus, weniger für Einrichtungsgegenstände sowie alkoholische Getränke und Tabakwaren (Übersicht 2). Nicht zuletzt die erhebliche Energieverteilung erhöhte die Ausgaben für Wohnung, Wasser, Strom, Gas und andere Brennstoffe (nominell +8,3%, real +0,9%). Die Tankstellen erzielten einen nominellen Umsatzzuwachs von 8%, real gingen die Umsätze wegen der niedrigen Preiselastizität der Energienachfrage nur leicht zurück (-1,8%).

Übersicht 3: Geldvermögensbildung und Finanzierung der privaten Haushalte

Transaktionen

	2003	2004	2003 1. Halbjahr Mio. €	2004 1. Halbjahr	2005 1. Halbjahr
<i>Geldvermögensbildung</i>	14.928	17.162	8.346	9.729	11.493
Bargeld und Einlagen	8.166	5.910	4.460	2.526	3.274
Kurzfristige Wertpapiere	- 56	- 18	- 38	- 19	- 28
Langfristige Wertpapiere	1.505	2.499	44	1.991	884
Börsennotierte Aktien	340	555	129	441	1.565
Investmentzertifikate	1.119	2.884	872	1.886	1.588
Versicherungssparprodukte	3.300	4.787	2.355	2.719	4.078
Lebensversicherungen	2.248	3.598	1.527	1.879	2.990
<i>Finanzierung</i>	5.481	7.687	2.804	3.767	3.875
Kurzfristige Kredite	- 244	80	- 167	450	1.222
Langfristige Kredite	5.729	7.611	2.971	3.317	2.653
Wohnbaukredite	5.043	4.961	1.577	2.269	1.967
Konsumkredite	- 1.008	776	213	528	1.321
Kredite in Fremdwährung	3.308	3.630	1.463	1.839	1.982
Kredite von inländischen MFI ¹⁾	5.222	6.892	2.454	3.393	3.514
<i>Finanzierungssaldo</i>	9.447	9.475	5.542	5.962	7.617

Q: OeNB. Einschließlich privater Organisationen ohne Erwerbscharakter. – ¹⁾ Geldschöpfende Kredit- und Finanzinstitute.

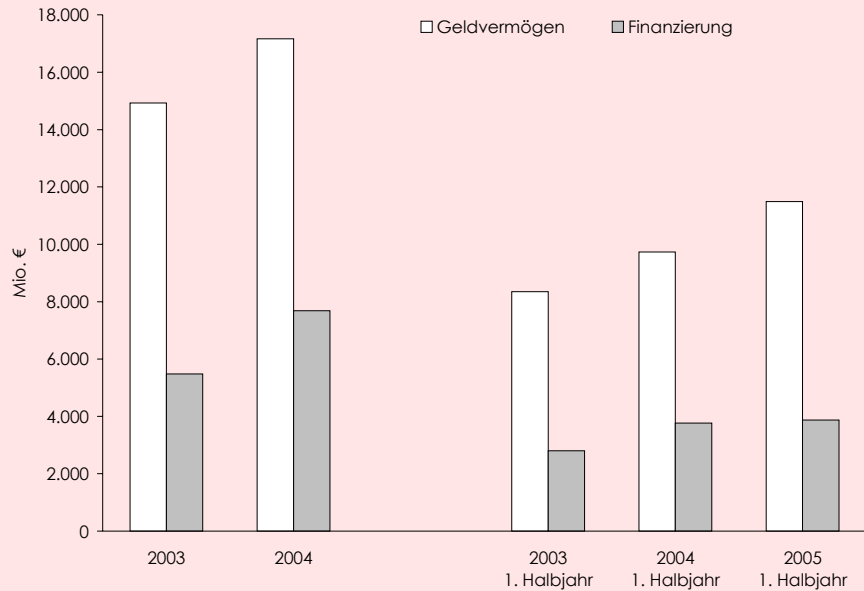
Die gesamtwirtschaftliche Finanzierungsrechnung der OeNB bestätigt den oben diskutierten Anstieg der volkswirtschaftlichen Sparquote. Die Geldvermögensbildung der privaten Haushalte nahm im 1. Halbjahr 2005 um rund 11,5 Mrd. € zu, die Verschuldung um 3,9 Mrd. € (Übersicht 3). Die Neuveranlagungen waren um rund 1,8 Mrd. € höher als im 1. Halbjahr 2004, die Neuverschuldung lediglich um

¹⁹⁾ Geräte können gegebenenfalls repariert und damit ein Neukauf zumindest verschoben werden.

0,1 Mrd. €. Aufgrund der lebhaften Spartätigkeit der privaten Haushalte stieg ihr Nettogeldvermögen weiter deutlich (+1,7 Mrd. €; 1. Halbjahr 2004 +0,4 Mrd. €) und erreichte Mitte 2005 einen Wert von 221,8 Mrd. €, das 1,5-Fache des laufenden Jahreseinkommens (Abbildung 3).

Abbildung 3: Vermögensaufbau und Verschuldung der privaten Haushalte

Transaktionen



Q: OeNB. Einschließlich privater Organisationen ohne Erwerbscharakter.

Abbildung 4: Struktur der Veranlagungen der privaten Haushalte

Transaktionen



Q: OeNB. Einschließlich privater Organisationen ohne Erwerbscharakter.

Die privaten Haushalte veranlagten heuer verstärkt in langfristigen Wertpapieren und Investmentzertifikaten. Rund 70% der gesamten Geldvermögensbildung waren auf Wertpapierkäufe oder auf eine Erhöhung der Ansprüche gegenüber Pensions-

kassen und Versicherungen zurückzuführen²⁰). Die private Finanzvorsorge ist also eine treibende Kraft des Sparens (Abbildung 4).

Die Nachfrage nach Krediten (sie vermindert das Sparen im volkswirtschaftlichen Sinn) war gemäß der Finanzierungsrechnung der OeNB nur im Bereich der Konsumkredite 2005 lebhaft (1. Halbjahr 2005 +1,3 Mrd. €, 1. Halbjahr 2004 +0,5 Mrd. €). Die Verringerung der Bankzinssätze im Neugeschäft dürfte diese Entwicklung begünstigt haben. Wohnbaukredite waren auch im 1. Halbjahr 2005 die wichtigste Komponente der Verschuldung. Ihr Zuwachs war jedoch niedriger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Nach einer von der Europäischen Kommission geförderten Erhebung der Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) erhöhte sich der Vertrauensindex der österreichischen Haushalte²¹) zu Jahresbeginn mit Inkrafttreten der Steuerreform und verringerte sich danach wieder. Im Durchschnitt des 1. Halbjahres 2005 war er nur unwesentlich höher als ein Jahr zuvor (Abbildung 5) – eine Entwicklung, die mit der mäßigen Konsumsteigerung und der geringen Bereitschaft zur Verschuldung in Einklang steht. Die Entwicklung der Preise wurde von den Haushalten pessimistischer eingeschätzt als im Vorjahr, was insbesondere in Zusammenhang mit der Erdölverteuerung zu sehen ist.

Abbildung 5: Entwicklung des saisonbereinigten Index des Verbrauchervertrauens



Q: Eurostat. Vertrauensindex: arithmetisches Mittel der Salden aus positiven und negativen Antworten in % aller Antworten zu folgenden Fragen: künftige finanzielle Situation des Haushalts, Möglichkeit Geld zu sparen, Ansicht über die künftige allgemeine Wirtschaftslage, Entwicklung der Arbeitslosigkeit (mit umgekehrtem Vorzeichen).

Da die Effekte der Steuerreform erst allmählich wirksam werden, ist in der zweiten Jahreshälfte mit einer Beschleunigung des Konsumwachstums zu rechnen. Das WIFO prognostiziert für den Durchschnitt des 2. Halbjahres eine reale Steigerung um 1,7%. Unsicherheitsfaktor bleibt dabei die weitere Entwicklung der Energiepreise.

Wichtige erste Anhaltspunkte über die Entwicklung der Konsumnachfrage in der zweiten Jahreshälfte liefert der Verlauf der Umsätze im Einzelhandel, obwohl zwischen beiden Größen konzeptionelle Unterschiede bestehen²²). Im 1. Halbjahr entwickelten sich die Umsätze des Einzelhandels (ohne Kfz-Handel; real +1% gegenüber

Ausblick auf die Konsumententwicklung im 2. Halbjahr und auf das Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels

²⁰) Trotz dieser Entwicklung entfallen auf den Bargeld- und Einlagenbestand noch 53% des gesamten Geldvermögens – laut OeNB ein Spitzenwert in Europa.

²¹) Arithmetisches Mittel der Salden aus positiven und negativen Antworten zu den Erwartungen in den nächsten 12 Monaten zur Einkommens- und Wirtschaftsentwicklung, zur Arbeitslosigkeit (mit umgekehrtem Vorzeichen) sowie zum Sparen.

²²) Nicht die gesamten Ausgaben der österreichischen Haushalte für Zwecke des privaten Konsums fließen in den österreichischen Einzelhandel – insbesondere nicht die Aufwendungen für Wohnung, Urlaub, Energie (Strom, Gas, Fernwärme usw.), Dienstleistungen (Friseur, Wellness usw.) sowie Einkaufsausgaben im Ausland. Andererseits profitiert der österreichische Einzelhandel von Einkäufen ausländischer Touristen in Österreich.

Da die Effekte der Steuerreform erst mit Verzögerung voll zum Tragen kommen, ist in der zweiten Jahreshälfte mit einer Belebung der Konsumnachfrage zu rechnen. Dies bestätigt der lebhaftere Geschäftsgang des Einzelhandels im III. Quartal. Diese Entwicklung lässt Zuwächse im Weihnachtsgeschäft erwarten.

dem Vorjahr²³⁾ und die Konsumnachfrage weitgehend parallel. Die Trend-Zyklus-Komponente (+1,1% gegenüber dem 2. Halbjahr 2004) der Umsätze des Einzelhandels (ohne Kfz-Handel) erhöhte sich etwas stärker als die des privaten Konsums.

Für die Einzelhandelsumsätze (ohne Kfz-Handel) liegen bereits Daten für Juli und August vor. Einem leichten Umsatzrückgang im Juli wegen einer geringeren Zahl von Verkaufstagen folgte demnach ein ungewöhnlich starker Zuwachs im August: Das nasskalte Wetter lud zum Einkaufen ein und brachte insbesondere dem Bekleidungshandel hohe Umsatzzuwächse. Im Durchschnitt der beiden Monate waren die Umsätze des Einzelhandels (ohne Kfz-Handel) real um 2,4% höher als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, die Trend-Zyklus-Komponente übertraf die des 1. Halbjahres um 1,4%.

Der Geschäftsgang des Einzelhandels (ohne Kfz-Handel) belebte sich also im 2. Halbjahr deutlich; dies entspricht dem üblichen Muster nach einer Steuerreform. Der starke Zuwachs im August dürfte den tatsächlichen Nachfragetrend allerdings etwas überzeichnen. Dafür sprechen Meldungen des Instituts für KMU-Forschung über eine mäßige Umsatzentwicklung im September. Im III. Quartal dürften die Umsätze des Einzelhandels real um 1,8% gestiegen sein. Dieser Wert entspricht weitgehend der WIFO-Konsumprognose für das 2. Halbjahr 2005. Angesichts der wachsenden Dynamik des privaten Konsums ist für das Weihnachtsgeschäft ein Zuwachs zu erwarten.

Das Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels

Aussagen über das Weihnachtsgeschäft setzen eine Definition dieses Begriffes voraus. Da sich nahezu alle Waren als Geschenke eignen, scheidet eine güterspezifische Definition (Beschränkung auf jene Waren, die ausschließlich zu Weihnachten gekauft werden: Christbäume, Christbaumschmuck usw.) aus. Sinnvoll erscheint nur eine zeitspezifische Definition: Jene Umsätze des Einzelhandels, die in unmittelbarer Nähe des Festes erzielt werden und ein gewisses Normalmaß überschreiten, können als Weihnachtsgeschäft bezeichnet werden. Festzulegen sind der Zeitraum und das Normalmaß. Je enger nämlich der Zeitraum gezogen wird, umso größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass tatsächlich weihnachtsbezogene Einkäufe erfasst werden.

Da Statistik Austria die Umsätze des österreichischen Einzelhandels nur monatlich erhebt, bietet sich als zeitliche Eingrenzung der Dezember an. Das WIFO definiert deshalb als Weihnachtsgeschäft jenen Umsatz im Dezember, der ein bestimmtes Normalmaß überschreitet. Durch die Beschränkung auf den Dezember wird einerseits unterstellt, dass der Umsatzzuwachs (bezogen auf ein Normalmaß) des ganzen Monats Weihnachtseinkäufen zuzuschreiben wäre, andererseits bewusst in Kauf genommen, das Niveau etwas zu unterschätzen, weil manche Weihnachtseinkäufe auch schon davor getätigt werden. Für die Entwicklung des Weihnachtsgeschäfts im Zeitablauf (z. B. im Vorjahresvergleich) dürfte der eingeschränkte Zeitbereich kein Nachteil sein; der so definierte Indikator sollte deshalb recht brauchbare Informationen liefern.

Zur Bestimmung des Normalmaßes müssen Ansätze der "modernen Zeitreihenanalyse" (Thury – Wüger, 1989, Wüger, 1992) herangezogen werden. Mit ihnen können neben den herkömmlichen Determinanten der Umsatzentwicklung wie Trend, Konjunktur und Saison auch Einflüsse wie die Zahl der Sonn- und Feiertage pro Monat, die Wochentagszusammensetzung der einzelnen Monate, Reaktionen auf fiskalische Maßnahmen (z. B. Steuerreformen) und andere externe Ereignisse erfasst werden. Als Normalmaß kann dann die kalenderbereinigte, flexible Trend-Konjunktur-Komponente des Dezember-Umsatzes dienen. Das Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels nach der WIFO-Definition umfasst jene Umsätze im Dezember, die das so definierte Normalmaß übersteigen.

Die Bedeutung des Weihnachtsgeschäfts für die Umsatzentwicklung des Einzelhandels (ohne Kfz-Handel) schwindet immer mehr, wie der rückläufige Anteil des Dezember-Umsatzes am Jahresergebnis belegt (1954 14%, 1970 12,8%, 2004 10,6%). Die wichtigsten Gründe dafür liegen im steigenden Wohlstand, einer größeren Streuung

²³⁾ Die Zahl der Neuzulassungen von Pkw stagnierte.

der Auszahlung des Weihnachtsgeldes, Änderungen des Konsumverhaltes (Urlaubsreisen zu Weihnachten, Ablehnung der Geschenktradition), einer sinkenden Geburtenrate (Weihnachten als Fest der Kinder) sowie einer Abnahme der Religiosität (fehlende Identifikation mit dem Fest).

Für bestimmte Branchen hat das Weihnachtsgeschäft aber immer noch großes Gewicht. Im Jahr 2004 waren etwa die Umsätze im Einzelhandel mit Spielwaren im Dezember um 216,0% höher als im Durchschnitt der ersten elf Monate, im Einzelhandel mit Uhren und Schmuck um 190,6%, in den Warenhäusern um 89,5%, im Einzelhandel mit elektrischen Haushalts- und phonotechnischen Geräten um 86,2%, mit Büchern, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren, Bürobedarf um 80,8%, mit Fotoartikeln, optischen und feinmechanischen Artikeln um 73,9%, mit Bekleidung um 43,8%, mit kosmetischen Artikeln, Körperpflegemitteln um 40,4%, mit Büromaschinen, -möbeln, Computer und Standardsoftware um 39,8% sowie mit Möbeln und Hausrat um 34,6%.

Das Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels ist nicht direkt zu beobachten. Es umfasst einen Teil der Umsätze, die um Weihnachten getätigt werden. Einen groben Anhaltspunkt über das Ausmaß des Weihnachtsgeschäfts liefern jene Umsätze im IV. Quartal eines Jahres, die das Durchschnittsniveau der drei vorangegangenen Quartale übersteigen. Dieser Indikator machte 2004 gut 1,5 Mrd. € aus.

Die Annahme, dass diese Zusatzumsätze im IV. Quartal einzig dem Weihnachtsgeschäft zuzuschreiben wären, ist allerdings unrealistisch. Gerade heuer würde das an diesem Maßstab das Weihnachtsgeschäft gemessene Weihnachtsgeschäft aufgrund der durch die Steuerreform induzierten Nachfragebelebung in der zweiten Jahreshälfte überzeichnet. Das WIFO definiert als Weihnachtsgeschäft jene Umsätze im Dezember, die ein bestimmtes "Normalmaß" übertreffen (siehe Kasten "Das Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels"). Als "Normalmaß" werden jene Umsätze im Dezember angenommen, die unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu erwarten wären und die mit Hilfe eines adäquaten Modells ermittelt werden.

Die Berechnungen mit diesem Ansatz liefern für das Weihnachtsgeschäft 2005 einen realen Anstieg um rund 0,5%²⁴⁾. Dieser Wert ist als ein Potential anzusehen, das realisiert werden kann, wenn die Energieverteuerung nicht die Bereitschaft zum Kauf anderer Waren stärker dämpft. Ein weiterer Unsicherheitsfaktor ist das Volumen der Umsätze am 8. Dezember: Nach Modellrechnungen dürfte der österreichische Einzelhandel an diesem Tag rund 150 Mio. € umsetzen, jedoch größtenteils zulasten anderer Tage. Der Nettoeffekt dürfte deutlich weniger als die Hälfte davon ausmachen. Heuer fällt der 8. Dezember auf einen Donnerstag; das so verlängerte Wochenende könnte zu vermehrten Kurzurlauben und Einkäufen im Ausland genutzt werden, wodurch dem heimischen Einzelhandel Kaufkraft verloren ginge.

Attanasio, O., "Consumption", in Taylor, J. B., Woodford, M. (Hrsg.), Handbook of Macro Economics, Band 1B, Kapitel 11, North Holland, Amsterdam, 1999.

Bayar, A., Mc Morrow, K., "Determinants of Private Consumption", European Commission, Economic Papers, 1999, (135).

Bruss, F., Kaniowski, S., Schratzenstaller, M., "Steuerreform 2004/05 – Maßnahmen und makroökonomische Effekte", WIFO-Monatsberichte, 2004, 77(8), S. 627-643, http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25204.

Bruss, F., Wüger, M., "Consumer Climate Data in Macroeconomic Consumption Functions", Empirica, 1986, 13(1).

Carroll, C., "Buffer Stock Savings and the Life Cycle/Permanent Income Hypothesis", The Quarterly Journal of Economics, 1997, 112(1), S. 1-55.

Caruth, A., Dickerson, A., "An Asymmetric Error Correction Model of UK Consumer Spending", Applied Economics, 2003, 35(6), S. 619-630.

Cook, St., Holly, S., Turner, P., "DHSY Revisited: The Role of Asymmetries", Applied Economics, 1999, 31.

Cuthbertson, K., Barlow, D., "Disequilibrium, Buffer Stocks and Consumers' Expenditures on Non-durables", The Review of Economics and Statistics, 1991, 73(4).

²⁴⁾ Unter der Annahme, dass die Umsatzsteigerung im August den Trend nicht überzeichnet, wären Zuwächse über 1% möglich.

Literaturhinweise

- Davidson, J., Hendry, D., Sraba, F., Yeo, S., "Econometric Modelling of the Aggregate Time-Series Relationship between Consumers' Expenditure and Income in the United Kingdom", *Economic Journal*, 1978, 88.
- Deaton, A., *Understanding Consumption*, Oxford, 1992.
- Enders, W., *Applied Econometric Time Series*, John Wiley & Sons, New York, 2004.
- European Commission, "The EU Economy: 2004 Review", *European Economy*, 2004, (6).
- Fluch, M., Stix, H., "Wahrgenommene Inflation in Österreich – Ausmaß, Erklärungen, Auswirkungen", *OeNB, Geldpolitik & Wirtschaft*, 2005, (Q3/05).
- Friedman, M., "A Theory of the Consumption Function", Princeton University, General Series 1957, (63).
- Granger, C. W. J., Lee, T. H., "Investigation of Sales and Inventory Relationships using Multicointegration and Non-Symmetric Error Correction Models", *Journal of Applied Econometrics*, 1989, (4).
- Hahm, J.-H., Steigerwald, D., "Consumption Adjustment Under Time-Varying Income Uncertainty", *Review of Economics and Statistics*, 1999, 81(1).
- Hodrick, R., Prescott, E., "Post-War Business Cycles: An Empirical Investigation", *Journal of Money, Credit and Banking*, 1997, 29(1), S. 1-16.
- Janger, J., Kwapil, C., Pointner, W., "Bestimmungsgründe der Konsumententwicklung in Österreich – Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage", *OeNB, Geldpolitik & Wirtschaft*, 2005, (Q3/05).
- Köppl, A., Kratena, K., Pichl, C., Schebeck, F., Schleicher, St., Wüger, M., *Makroökonomische und sektorale Auswirkungen einer umweltorientierten Energiebesteuerung in Österreich*, WIFO, Wien, 1995.
- Kratena, K., "Inter-Fuel Substitution, Energy Demand and Embodied Technical Change", WIFO Working Papers, 1999, (111), http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=656.
- Salmon, M., "Error Correction Mechanisms", *The Economic Journal*, 1982, 92.
- Statistisches Bundesamt, *Wahrgenommene Inflation mehr als viermal so hoch wie amtliche Inflationsrate*, Pressemitteilung, Wiesbaden, 27. September 2005.
- Thury, G., Wüger, M., "Das Weihnachtsgeschäft im Einzelhandel", *WIFO-Monatsberichte*, 1989, 62(12).
- Thury, G., Wüger, M., "Schätzung einer datenkonformen Konsumfunktion für nichtdauerhafte Konsumgüter und Dienstleistungen", *WIFO-Monatsberichte*, 1994, 67(12).
- Thury, G., Wüger, M., "The Treatment of Seasonality in Error Correction Models as Unobserved Component: A Case Study for an Austrian Consumption Function", *Empirical Economics*, 2001, 26(2).
- Van der Ploeg, F., "A Closed-form Solution for a Model of Precautionary Saving", *Review of Economic Studies*, 1993, 60.
- Weil, Ph., "Precautionary Savings and the Permanent Income Hypothesis", *Review of Economic Studies*, 1993, 60.

Consumer Demand Continues to be Muted – Christmas Sales Expected to Grow – Summary

In the euro zone, private households were markedly more cautious in their propensity to consume during the downturn phase of 2001-2003 than they were during the slump of 1992-1994. Accordingly, consumption gave much less of a boost to economic activity, a development which can be ascribed to the low confidence level on the part of consumers faced with high unemployment, a gap between their perception of inflation and actual figures, restrictions in public finances and pension systems, and the associated reforms and how they are seen by private households.

Austria experienced a similar development. As a result of the reduction in the propensity to consume and of the meagre income growth, real consumption expenditures rose at a substantially lower rate in 2001-2004 (+0.9 percent p.a.) than between 1988 and 2000 (+2.5 percent p.a.).

In 2005, the key factors were the tax reform and a surge in energy prices. According to model simulations, the tax reform should have boosted private household incomes by 1.1 percent and consumer expenditures by 0.7 percent in real terms compared to a scenario without tax reform. According to the September WIFO forecast, higher energy prices will cause the inflation rate to rise by 0.8 percentage points in 2005, with a corresponding reduction in real income growth. With due regard to all relevant factors, consumption can be expected to rise by altogether 1.4 percent in real terms in 2005.

In the first half of 2005, private household consumption expenditures exceeded the previous year's level by 1.1 percent. The rise was substantially higher than in Germany (-0.1 percent), but slightly lower than the average of both the EU (+1.4 percent) and the Euro area (+1.2 percent). During these six months, there were hardly any signs yet of a positive effect of the tax reform because consumers tend to respond with some delay to changes in their income situation. However, capital formation among private households experienced a significant boost in this period, propelled by private providential saving schemes. Consumer confidence remained muted.

As expected, consumer demand appears to have picked up during the third quarter. The first pointers come from retail sales (a plus of 1.8 percent in real terms). Christmas, in spite of its declining importance, is still of substantial weight for some sectors (sales peaks in December) and should be busier than in the previous year.

Wüger, M., "Dauerhafte Konsumgüter – Nachfrage und Ausstattung der österreichischen Haushalte", WIFO-Monatsberichte, 1981, 54(2).

Wüger, M., "Der Einzelhandel als wichtige Konjunkturstütze. Gute Aussichten für das Weihnachtsgeschäft", WIFO-Monatsberichte, 1992, 65(12).

Wüger, M., "Stabiler Konsum in der Rezession", WIFO-Monatsberichte, 1993, 66(11).

Wüger, M., "Das neue Saisonbereinigungsverfahren des WIFO", WIFO-Monatsberichte, 1995, 68(10), S. 625.

Heinz Handler
Michael Böheim
Martin Falk
Ewald Walterskirchen

■ **Strukturreformen in Österreich aus der Sicht der Lissabon-Agenda**

Die Studie analysiert das Wirtschaftswachstum sowie die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität und der Wettbewerbsintensität in Österreich seit Ende der neunziger Jahre. Anhand der wichtigsten Eurostat-Strukturindikatoren, die den Umsetzungsprozess der Lissabon-Agenda begleiten, wird die österreichische Position im europäischen Vergleich dargestellt und beurteilt, wie sich die Strukturreformen auf den Güter- und Kapitalmärkten in der Wirtschaftsentwicklung der letzten Jahre niedergeschlagen haben.

Österreich liegt in einigen Politikfeldern auf den vorderen Rängen unter den EU-15-Ländern, hat seine Position seit 1999 aber nur in wenigen Bereichen verbessert. Um den Ansprüchen der Lissabon-Strategie gerecht zu werden, bedarf es weiterer Reformschritte im Rahmen einer konsistenten Gesamtstrategie.

- **Entwicklung von Produktivität und Wirtschaftswachstum in Österreich seit Formulierung der "Lissabon-Strategie"**

- **Wettbewerb auf den Produktmärkten**

Marktkonzentration in Österreich höher als im OECD-Durchschnitt – Energiemärkte: Steigende Marktkonzentration, Wettbewerbsdefizite im Haushaltsbereich – Telekommunikationsmärkte: Spürbare Preissenkungen erreicht – Freie Berufe: Hoher Regulierungsgrad in Österreich – Folgerungen

- **Fortschritte gemessen an den Strukturindikatoren**

Gesamtwirtschaftlicher Hintergrund – Arbeitsmarkt – Bildung und Forschung – Wirtschaftsreformen – Sozialer Zusammenhalt – Umwelt

Im Auftrag des Bundes-
ministeriums für Wirtschaft und
Arbeit • November 2004 •
73 Seiten • 30,00 €, Download
24,00 €

http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25330

Bestellungen bitte an das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung, Frau Christine Kautz,
A-1103 Wien, Postfach 91, Tel. (+43 1) 798 26 01/282, Fax (+43 1) 798 93 86, E-Mail Christine.Kautz@wifo.ac.at

Margarete Czerny, Marcus Scheiblecker, Margit Schratzenstaller

Neuberechnung der Infrastrukturinvestitionen nach Wirtschaftsbereichen 1995 bis 2004

Die Datenlage zu den gesamtwirtschaftlichen Infrastrukturinvestitionen ist in Österreich unzulänglich. Das WIFO hat deshalb auf der Grundlage eines eigenen, VGR-basierten Erfassungskonzeptes deren Volumen nach Wirtschaftsbereichen neu berechnet. Dabei wurden eine weite Definition der Infrastrukturinvestitionen (Investitionen in Maschinen, Geräte und Bauten aller Wirtschaftsbereiche), eine weite Definition ohne die Branche Nachrichtenübermittlung sowie eine enge Definition (ohne Investitionen in Maschinen und Geräte in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Gesundheits- und Unterrichtswesen) zugrunde gelegt. Im Durchschnitt der Jahre 1995 und 2004 wuchsen die Infrastrukturinvestitionen demnach zu laufenden Preisen um 0,5%. Die Infrastrukturinvestitionsquote verringerte sich dabei je nach Definition von 4½% bis 5% des BIP auf 3½% bis 4% des BIP.

Dieser Beitrag basiert auf einer ausführlichen Studie des WIFO: Margarete Czerny, Margit Schratzenstaller, Marcus Scheiblecker, Infrastrukturinvestitionen in Österreich, August 2005 (unter Mitarbeit von Daniela Kletzan, Hannes Leo, Serguei Kaniovski, Kurt Kratena, Wilfried Puwein und Franz Sinabell) • Begutachtung: Karl Aiginger (WIFO), Ewald Nowotny (Wirtschaftsuniversität Wien), Hermine Dannerbauer, Ursula Havel, Reinhold Schwarzl, Walter Stübler (Statistik Austria) • Wissenschaftliche Assistenz: Christine Kaufmann, Dietmar Klose • E-Mail-Adressen: Margarete.Czerny@wifo.ac.at, Marcus.Scheiblecker@wifo.ac.at, Margit.Schatzenstaller@wifo.ac.at, Christine.Kaufmann@wifo.ac.at, Dietmar.Klose@wifo.ac.at

Die Bedeutung von Infrastruktur und Infrastrukturinvestitionen für Wirtschaftswachstum und Standortqualität, Einkommensverteilung und Konjunktur Stabilisierung sowie die Rolle des Staates in der Bereitstellung von Infrastruktur sind seit einigen Jahrzehnten Gegenstand theoretischer und politischer Diskussionen. In jüngster Zeit rückt die Möglichkeit, durch gezielte öffentliche Infrastrukturinvestitionen Impulse für das gesamtwirtschaftliche Wachstum und die Beschäftigung zu setzen, wieder mehr in den Vordergrund.

Vor dem Hintergrund der begrenzten öffentlichen Mittel, aber auch um Effizienz- und Kostenvorteile zu realisieren, werden in Österreich Infrastrukturinvestitionen zunehmend außerbudgetär im Rahmen ausgegliederter Rechtsträger finanziert (Stübler, 2005)¹⁾, sodass sie nicht mehr dem Sektor Staat zugerechnet werden. In vielen europäischen Ländern wird nach wie vor ein Großteil der Infrastrukturinvestitionen dem Sektor Staat zugeordnet. Dies ist – neben Definitions- und Abgrenzungsfragen – ein wesentlicher Faktor für die unzulängliche internationale Vergleichbarkeit von Daten zu Infrastrukturinvestitionen, aber auch dafür, dass das Infrastrukturinvestitionsvolumen in Österreich immer schwieriger zu erfassen ist.

Im Vergleich der Investitionen des Sektors Staat (Infrastruktur- und sonstige Investitionen) in der EU 15 lag Österreich im Jahr 2003 mit einer Bruttoinvestitionsquote von 1,2% des BIP an letzter Stelle (EU 15 2,4%; Übersicht 1). Diese niedrige Quote ist eine Folge der erwähnten forcierten Ausgliederung von Rechtsträgern in den letzten Jahren, während in den anderen EU-Ländern Ausgliederungen aus dem Budget eine wesentlich geringere Rolle spielen. Das bedeutet nicht, dass die Infrastrukturinvestitionen in Österreich so weit unter dem EU-Durchschnitt lägen: Einschließlich der Investitionen der ausgegliederter Institutionen ist die "öffentliche" Bruttoinvestitionsquote in Österreich merklich höher (Übersicht 2). Sie erreichte 2003 2,4% und 2004 2,3% des

¹⁾ Stübler (2005) bietet genauere Informationen und Definitionen zur Abgrenzung des Sektors Staat und des öffentlichen Sektors in der VGR.

Problemstellung

BIP. Da für die anderen EU-Länder keine um solche Sektorverschiebungen bereinigten Daten vorliegen, ist ein EU-Vergleich hier nicht möglich²⁾).

Übersicht 1: Bruttoinvestitionen des Sektors Staat in der EU 15

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
	In % des BIP									
EU 15	2,7	2,5	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,3	2,4	
Belgien	1,9	1,7	1,7	1,6	1,9	1,9	1,7	1,6	1,6	
Dänemark	1,8	1,9	1,9	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,7	
Deutschland	2,3	2,1	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,5	
Griechenland	3,2	3,2	3,4	3,6	3,5	4,1	3,9	3,7	3,9	
Spanien	3,7	3,1	3,1	3,3	3,4	3,1	3,3	3,5	3,5	
Frankreich	3,4	3,3	2,8	3,0	3,1	3,2	3,2	3,1	3,3	
Irland	2,3	2,4	2,5	2,7	3,2	3,6	4,3	4,3	3,9	
Italien	2,1	2,2	2,2	2,4	2,4	2,4	2,5	1,9	2,6	
Luxemburg	4,4	4,6	4,1	4,6	4,6	4,0	4,4	5,1	4,9	
Niederlande	3,0	3,1	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3	3,6	3,6	
Österreich	3,0	2,8	1,9	1,8	1,7	1,5	1,1	1,3	1,2	
Portugal	3,7	4,2	4,4	3,9	4,1	3,8	4,0	3,6	3,3	
Finnland	2,9	2,9	3,1	2,9	2,8	2,6	2,8	2,9	2,9	
Schweden	3,9	3,5	3,1	3,2	3,2	2,9	3,1	3,3	3,1	
Großbritannien	2,2	1,7	1,3	1,4	1,2	1,3	1,4	1,4	1,7	

Q: Eurostat.

Die in den Übersichten 1 und 2 angeführten Bruttoinvestitionen enthalten sämtliche Bruttoinvestitionen des Sektors Staat, nicht nur jene in die Infrastruktur. Die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung kennt keine eigene Kategorie "Infrastrukturinvestitionen"³⁾. Zudem können Infrastrukturinvestitionen auch vom privaten Sektor (über ausgegliederte Rechtsträger hinaus) getätigt werden.

Übersicht 2: Öffentliche Bruttoinvestitionen in Österreich

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
	In % des BIP										
<i>Ohne Ausgliederungen (Sektor Staat)</i>											
Bund	0,8	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,1	
Länder	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	
Gemeinden	1,8	1,7	1,1	1,0	0,9	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	
Sozialversicherungsträger	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	
<i>Mit Ausgliederungen</i>											
Bund	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	
Länder	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	
Gemeinden	1,8	1,7	1,6	1,6	1,5	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0	
Sozialversicherungsträger	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	

Q: Bundesministerium für Finanzen, WIFO-Berechnungen.

Die Infrastrukturausgaben des Bundes sowie der dem Bund zugeordneten ausgegliederten Rechtsträger werden in den Budgetberichten des Bundes aufgeführt. Die Ausgaben des Bundes sind untergliedert in Ausgaben für Straßen und Brücken, Gebäude, Inventar, Maschinen und Fahrzeuge sowie sonstige, jene der ausgegliederten Gesellschaften in Hochbau, Schiene und Straßen. Die Infrastrukturausgaben der Länder und Gemeinden sind dagegen unterteilt nach Straßenbau, Wasserbau, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr sowie Post- und Telekommunikationsdienste. Die Infrastrukturausgaben des Gesamtstaates können somit zwar in Summe aggregiert werden, nicht jedoch nach einzelnen Unterbereichen. Für Länder und Gemeinden

²⁾ Der Rückgang der öffentlichen Investitionen ist in Deutschland vor allem in den neunziger Jahren aufgrund von Privatisierungen sowie Ausgliederungen aus den öffentlichen Haushalten überzeichnet (Vesper, 2005); Daten zum Umfang der Ausgliederungen liegen aber nicht vor.

³⁾ Sie unterteilt vielmehr nach der Pi6-Gliederung der Investitionsarten, wie sie in der ESVG-Lieferverordnung (Europäisches System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen) festgelegt ist, Investitionsgüter in "Nutztiere und Nutzpflanzungen", "Maschinen und Geräte", "Fahrzeuge", "Bauten" sowie "sonstige Anlagen, immaterielle Anlagen"; die Kategorie "Infrastrukturinvestitionen" liegt quer zu dieser Einteilung.

liegen zudem keine Daten über die Infrastrukturausgaben der ausgegliederten Einheiten vor. Gemeinsam ist sämtlichen Darstellungen der Infrastrukturausgaben in den Budgets der einzelnen Gebietskörperschaften, dass sie nicht zwischen investiven und laufenden Ausgaben trennen, somit die Infrastrukturinvestitionen nicht isoliert dargestellt werden können. Schließlich würde eine Beschränkung auf die Infrastrukturausgaben der Gebietskörperschaften wiederum die Vernachlässigung von Infrastrukturinvestitionen des privaten Sektors bedeuten.

Auf der Grundlage der vorliegenden Daten kann somit die Frage nach der Höhe und längerfristigen Entwicklung der gesamten Infrastrukturinvestitionen in Österreich (sowie im EU-Vergleich) nicht beantwortet werden.

Der vorliegende Beitrag legt eine Schätzung von Höhe und Struktur der öffentlichen und privaten Infrastrukturinvestitionen in Österreich und ihrer längerfristigen Entwicklung vor. Mangels einer international einheitlichen Abgrenzung von Infrastruktur stützt sich die Berechnung auf eine vom WIFO entwickelte VGR-basierte Definition in drei Varianten (siehe dazu den Kasten "Definition von Infrastruktur"). Für die Wirtschaftsbereiche (gegliedert nach ÖNACE-Zweistellern) wird aufgrund von Plausibilitätsüberlegungen sowie Ergänzungen der vorhandenen Datenbestände geprüft, welcher Teil ihrer Investitionen für Infrastruktur aufgewandt wird.

Mit ein Grund für die mangelhafte Datenlage ist, dass – auch im Rahmen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (ESVG 95) – der Begriff der Infrastruktur nicht einheitlich definiert ist.

Ein Teilbereich der theoretischen Diskussion weist die Aufgabe der Erstellung von Infrastruktur eindeutig dem Staat zu (Frey, 1978). Ähnlich argumentieren Tuchtfeldt (1970), der Infrastruktur umschreibt als "Gesamtheit aller überwiegend von der öffentlichen Hand vorgenommenen Investitionen . . ., die Voraussetzung für die Integrations- und Entwicklungsfähigkeit einer Volkswirtschaft sind", oder Hedtkamp (1995), der unter Infrastruktur subsumiert, was der private Sektor nicht bereitstellt, so dass entsprechende staatliche Aktivitäten erforderlich sind. Die Definition von Infrastruktur leitet sich damit ausgehend vom Investor – der öffentlichen Hand – ab.

Gramlich (1994) stellt dagegen fest, dass aus ökonomischer Sicht die Fokussierung auf große natürliche Monopole (z. B. Transport, Wasserversorgung, Telekommunikation) am sinnvollsten sei – und damit nicht nur auf Infrastruktur im öffentlichen, sondern auch im privaten Eigentum. Die hieraus abzuleitende Infrastrukturdefinition geht damit nicht vom Investor, sondern von der Art der Investitionsgüter aus.

In der Tat ist eine Beschränkung auf den öffentlichen Sektor zu eng, da auch der private Sektor (vor allem die privaten Unternehmen) Infrastrukturinvestitionen tätigen kann. Sicher kommt dem Staat bei der Bereitstellung von Infrastruktur eine entscheidende Rolle zu, wenn technische oder ökonomische Eigenschaften von Infrastrukturprojekten eine gesamtwirtschaftlich zu geringe Bereitstellung durch den Markt erwarten lassen⁴⁾.

Dies gilt einmal für Infrastruktur mit der Eigenschaft eines öffentlichen Gutes, von deren Nutzung also potentielle Nutzer aus technischen Gründen nicht ausgeschlossen werden können. Da der Anbieter dieser Infrastruktur von den Nutzern kein Entgelt verlangen kann (Trittbrettfahrerverhalten), ist die Konsequenz ein gesamtwirtschaftlich suboptimales Niveau der Infrastrukturinvestitionen. Selbst wenn ein Ausschluss von der Nutzung und damit die Einhebung eines Entgelts technisch möglich sein sollte, kann dies bei Nichtrivalität in der Nutzung (wenn die Grenzkosten eines zusätzlichen Nutzers gleich Null sind) ökonomisch ineffizient sein, weil Nutzer ausgeschlossen werden, denen aus der Nutzung ein positiver Ertrag bzw. Nutzen zufließen würde (Stiglitz, 1999). Auch aus Verteilungsgesichtspunkten mag der Ausschluss nicht zahlungsfähiger potentieller Nutzer bei privater Bereitstellung über den Markt gesellschaftspolitisch unerwünscht sein.

⁴⁾ Vgl. zu den folgenden Ausführungen auch Frey (1978) und Nowotny (1999).

Zur Definition von Infrastruktur und Infrastruktur- investitionen

Das Vorliegen positiver Externalitäten – positiver Rückwirkungen etwa für andere Wirtschaftssektoren – ist ein weiterer Rechtfertigungsgrund für ein Engagement der öffentlichen Hand, ebenso die Existenz von Netzwerkeffekten, d. h. von zusätzlichem Nutzen für alle, der durch das Hinzutreten weiterer Nutzer entsteht. Da die Akteure, die Infrastruktur bereitstellen, diese positiven externen Effekte nicht in ihr Investitionskalkül einbeziehen, ist ein gesamtwirtschaftlich zu geringes Niveau an Infrastrukturinvestitionen das wahrscheinliche Ergebnis.

Ein staatlicher Eingriff wird auch bei Infrastrukturinvestitionen mit hohem Risiko hinsichtlich der Realisierung künftiger Erträge (etwa wegen langer Lebensdauer der betreffenden Anlagen) erforderlich sein. Infrastrukturinvestitionen erfolgen ja häufig im Zuge von Großprojekten, die durch Kostendegression und einen hohen Gemeinkostenanteil charakterisiert sind. Ein kostendeckender Preis würde dann viele potentielle Nutzer von der Nutzung abhalten, sodass die Kapazitätsauslastung sinkt und die Unterauslastung von Anlagen volkswirtschaftliche Kosten verursacht (Stohler, 1965). Aufgrund der Unteilbarkeiten, mit denen solche umfangreichen Infrastrukturinvestitionen verbunden sind, können Infrastrukturprojekte weiters einzelne potentielle Investoren überfordern, sodass sie unterbleiben.

Nicht alle Infrastrukturinvestitionen sind jedoch mit einem potentiellen Marktversagen verbunden, sodass auch ein gewisser Raum für privates Engagement bleibt: nicht nur in Form öffentlicher-privater Partnerschaften (PPP-Projekte; Puwein et al., 2004, Puwein, 2005), sondern auch als rein private Investitionen privater Unternehmen. Eine allgemeine Definition von Infrastruktur sollte daher zunächst sowohl private als auch öffentliche Infrastrukturinvestitionen einschließen, wie dies etwa Kramer (1966) vorschlägt.

Die vorliegende Arbeit konzentriert sich auf die physische Infrastruktur, unabhängig davon, ob die damit verbundenen Investitionen öffentlich oder privat erfolgen. Die wichtigsten Bereiche der physischen Infrastruktur sind die Verkehrsinfrastruktur (für den öffentlichen und den Individualverkehr), die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur (Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Internet), die Versorgung mit Energie (Strom, Gas, Fernheizung) und Wasser, die Entsorgung (Müll- und Abwasserentsorgung sowie Wertstoffverwertung) und Teile des öffentlichen Bereichs (Verwaltung, Landesverteidigung, Bildung, Gesundheitswesen, Kultur, Sport und Erholung).

Neben der Frage, welche Wirtschaftssektoren in die Errichtung und Erhaltung von Infrastruktur involviert sind bzw. werden sollen, ist auch von Interesse – und in der Literatur nicht unumstritten –, welche Arten von Investitionen als Infrastrukturinvestitionen zu klassifizieren sind. Nach einer Definition der Weltbank ist Infrastruktur ein integraler Bestandteil der Entwicklung jedes Landes; sie umfasst grundlegende Güter und Dienstleistungen, die die Bevölkerung zur Bewältigung des Alltagslebens benötigt: Wasser, sanitäre Einrichtungen, moderne Energie, Straßen und andere Transportmittel sowie Zugang zu moderner Informations- und Kommunikationstechnologie. Diese Definition legt nahe, dass Infrastruktur in Form öffentlicher Konsumgüter – und damit vorwiegend für die Nutzung durch private Haushalte – zur Verfügung gestellt wird. Sie greift damit zu kurz, da – wie vor allem neuere Arbeiten betonen – Infrastruktur auch eine wichtige Rolle (in Form von Inputs) für Unternehmen spielt: indem sie als Vorleistung in die Produktionsfunktion eingeht und damit den Output erhöht (z. B. Aschauer, 1989, Kamps, 2004), oder indem sie die privaten Kosten der Produktion⁵⁾ für die Unternehmen verringert.

Für die Erfassung der gesamtwirtschaftlichen Infrastrukturinvestitionen in Österreich konzentriert sich die vorliegende Arbeit daher auf die materielle oder physische Infrastruktur, unabhängig davon, ob die damit verbundenen Investitionen durch den Staat, die staatsnahen (ausgegliederten) Unternehmen oder den privaten Sektor (die privaten Unternehmen) erfolgen. Darüber hinaus werden unter Infrastrukturinvestitionen nur solche Investitionen verstanden, deren Entstehung mit einer Wertschöpfung einhergeht, die also von Menschen produzierte physische Ressourcen sind (nicht also z. B. der Kauf von Grundstücken, wenn nicht Erschließungskosten o. Ä. damit verbunden sind); das entspricht auch der Vorgehensweise in der VGR.

Die wichtigsten Bereiche der physischen Infrastruktur sind die Verkehrsinfrastruktur (für den öffentlichen und den Individualverkehr), die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur (Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Internet), die Versorgung mit Energie (Strom, Gas, Fernheizung) und Wasser, die Entsorgung (Müll- und Abwasserentsorgung sowie Wertstoffverwertung) und Teile des öffentlichen Bereichs (Verwaltung, Landesverteidigung, Bildung, Gesundheitswesen, Kultur, Sport und Erholung).

⁵⁾ Einen Überblick über eine Reihe empirischer Studien zur kostensenkenden Wirkung von öffentlichen Infrastrukturinvestitionen gibt Musolesi (2002).

Die Erfassung der Infrastruktur und ihrer Entwicklung über die Zeit stützt sich auf die Investitionsaktivitäten der Wirtschaftseinheiten (gegliedert nach ÖNACE-Zweistellern) zu laufenden Preisen. Gemäß der ESVG-Lieferverordnung (Pi6-Gliederung für Investitionen) sind die Investitionsgüter unterteilt in die Kategorien "Nutztiere und Nutzpflanzen", "Maschinen und Geräte", "Fahrzeuge", "Bauten" (einschließlich Wohnbauten), "sonstige Anlagen, immaterielle Anlagen" (selbsterstellte oder gekaufte Software, Urheberrechte).

Die Untersuchung beschränkt sich wie erwähnt auf physische Infrastruktur, die Investitionen in immaterielle Anlagen werden deshalb im Folgenden nicht berücksichtigt. Gemäß den Vorschriften der VGR wird jedoch Software, die für den Betrieb von Maschinen und Computern unbedingt erforderlich ist (z. B. Betriebssystem und eingebaute Spezialsoftware), den Investitionen in die betreffenden Maschinen und Elektrogeräten zugerechnet und auch dort verbucht, sie ist somit in den Infrastrukturinvestitionen enthalten.

Nicht den Infrastrukturinvestitionen zugerechnet werden auch Fahrzeuge. Das ist in einigen Punkten durchaus diskussionswürdig, etwa bezüglich der Einsatz-, Militär-, Post- und Müllbeseitigungsfahrzeuge. Allerdings kann der Ausschluss von Fahrzeugen damit gerechtfertigt werden, dass sie nicht ortsgebunden sind, wie dies für Infrastrukturobjekte üblicherweise gefordert wird. Die in der vorliegenden Arbeit verwendete Infrastrukturdefinition umfasst daher grundsätzlich Maschinen und Geräte sowie Bauten, also materielle oder physische Infrastruktur, nicht aber Fahrzeuge und immaterielle Anlagen.

Vorgangsweise zur Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Investitionen in Infrastruktur

Definition von Infrastrukturinvestitionen

Für die Berechnung von Höhe, Struktur und langfristiger Entwicklung der Infrastrukturinvestitionen in Österreich verwendet das WIFO drei Definitionsvarianten:

Die "weite Definition 1" umfasst die Infrastrukturinvestitionen aller relevanten Wirtschaftsbereiche: Energieversorgung, Wasserversorgung, Landverkehr und Transport in Rohrleitungen, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr und Rohrleitungen, Nachrichtenübermittlung, Realitätenwesen, öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung, Unterrichtswesen, Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, Abwasser- und Abfallbeseitigung, Kultur, Sport und Unterhaltung, Landwirtschaft und Jagd sowie Forstwirtschaft.

Eine "weite Definition 2" klammert den Bereich der Nachrichtenübermittlung aus, weil die Investitionen in dieser Branche einer besonderen Dynamik unterliegen.

Die "enge Definition" berücksichtigt nicht die Investitionen in Maschinen und Geräte in den Bereichen öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung, Unterrichtswesen sowie Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, wie dies in der Literatur häufig geschieht.

Der hier gewählte detaillierte VGR-basierte Ansatz hat einige Vorzüge. Zum einen stellt die VGR als umfassende Wirtschaftsstatistik alle Investitionsaktivitäten dar – ungeachtet dessen, ob sie vom privaten oder vom öffentlichen Sektor durchgeführt werden. Das so ermittelte Investitionsvolumen bildet damit eine Obergrenze für die Schätzung der Infrastrukturinvestitionen. Zum anderen ermöglicht der vorliegende Detaillierungsgrad nach Wirtschaftsbereichen und Investitionsgüterarten geeignete Annahmen in jenen Fällen, in denen die Datenlage mangels externer Quellen lückenhaft ist. Für einige Wirtschaftszweige ist die Annahme nämlich durchaus plausibel, dass einzelne Investitionsgüterarten generell den Infrastrukturinvestitionen zugerechnet werden können. Für jene Wirtschaftszweige, für die diese Vorgehensweise nicht angezeigt ist, müssen externe Datenquellen verwendet werden, um den Infrastrukturanteil des gesamten Investitionsvolumens zu bestimmen.

Die VGR-basierte Kreuztabelle (Wirtschaftszweige × Investitionsgüterarten) lag für den Zeitraum 1976 bis 2004 in nominellen Werten (Mio. €) vor. Die externen Datenquellen waren von uneinheitlicher Länge, ließen aber eine verlässliche Rückrechnung bis 1995 zu, sodass der Zeitraum 1995 bis 2004 für die Ermittlung der österreichischen Infrastrukturinvestitionen abgedeckt werden kann.

Abgrenzung der Infrastrukturinvestitionen in den einzelnen Wirtschaftsbereichen

Unter den Gesamtinvestitionen des Bereichs "*Landwirtschaft, Jagd*" (ÖNACE 01) in "Nutztiere und Nutzpflanzungen", "Maschinen und Geräte" und "Fahrzeuge" dürften keine Infrastrukturinvestitionen sein. Nur in der Kategorie "Bauten" sind solche in Form von Güterwegen usw. anzunehmen.

In der "*Forstwirtschaft*" (ÖNACE 02) sind die Investitionen insgesamt sehr gering. Als Infrastrukturinvestitionen werden hier die Investitionen in Forststraßen gewertet. Datenquellen für diese Schätzungen sind die laufenden Berichte des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft zur Lage der Landwirtschaft ("*Grüner Bericht*"), Auswertungen von Budgetvoranschlägen und -erfolgen von Bund und Ländern, verschiedene Publikationen von Mitarbeitern des Ministeriums und Evaluierungsberichte zum Programm der Ländlichen Entwicklung (im Auftrag des Ministeriums).

Die Investitionen des Bereichs "*Fischerei und Fischzucht*" (ÖNACE 05) weisen sehr geringes Volumen auf, das überdies keine Infrastrukturinvestitionen enthalten dürfte.

Ebenso ist die Annahme plausibel, dass die produzierenden Wirtschaftsbereiche des Bergbaus (ÖNACE 10 bis ÖNACE 14) und bestimmte Sachgüterbranchen (ÖNACE 15 bis 37) wie z. B. die Herstellung von Nahrungs- und Genussmitteln keine Infrastrukturinvestitionen tätigen.

Sowohl die Maschineninvestitionen (Transformatoren, Lastverteiler einschließlich Software usw.) als auch die Bauten (Überlandleitungsmasten, Fernwärmeleitungen, Stromkabel usw.) des Wirtschaftszweigs "*Energieversorgung*" (ÖNACE 40) dürften Infrastruktur enthalten. Für die vorliegende Schätzung wird angenommen, dass die Investitionen in Bauten und Maschinen vollständig Infrastrukturinvestitionen sind. Gemäß der jährlichen Leistungs- und Strukturhebung von Statistik Austria entfällt ein Großteil der Gesamtinvestitionen von ÖNACE 40 (rund 80%) auf die Elektrizitätswirtschaft. Ein Vergleich der VGR-Daten zu den Gesamtinvestitionen mit den Ergebnissen des WIFO-Investitionstests in der Elektrizitätswirtschaft ergibt eine gute Übereinstimmung. Aus dem WIFO-Investitionstest stehen zudem die Investitionen in Kraftwerke zur Verfügung, die für die "enge Definition" der Infrastruktur abzuziehen wären.

Ebenso ist für die "*Wasserversorgung*" (ÖNACE 41) anzunehmen, dass die Kategorien "Maschinen und Geräte" und "Bauten" Infrastrukturinvestitionen enthalten. Die weitgehende Übereinstimmung der externen Datenquellen (Daten der Kommunalkredit Public Consulting zu geförderten Projekten der Wasserversorgung) zur Bestimmung des Infrastrukturanteils mit den VGR-Daten lässt den Schluss zu, dass die Investitionen dieses Wirtschaftsbereichs in Bauten und Maschinen ausschließlich Infrastrukturinvestitionen sind.

Das "*Bauwesen*" (ÖNACE 45) erstellt zwar einen Großteil der Bauinfrastruktur einer Volkswirtschaft, die Branche investiert selbst aber nicht in Infrastrukturbauten. Auch die Maschinen- und Fahrzeuginvestitionen dürften keine Infrastrukturinvestitionen sein.

Im "*Handel*" (ÖNACE 50 bis 52) sind in keiner der Investitionsgüterkategorien Infrastrukturinvestitionen zu vermuten.

Zwar wird in der Literatur mitunter gelegentlich der Begriff "*Tourismusinfrastruktur*" verwendet, er entspricht jedoch nicht der üblichen Definition von Infrastruktur. Deshalb wird auch für den Bereich "*Beherbergungs- und Gaststättenwesen*" (ÖNACE 55) angenommen, dass keine Infrastrukturinvestitionen getätigt werden.

Ein beträchtlicher Teil der Investitionen in Verkehrsinfrastruktur wird von Unternehmen des Wirtschaftszweiges "*Landverkehr, Transport in Rohrleitungen*" (ÖNACE 60) getätigt. Primär fließen sie in schienengebundene Verkehrswege (Eisenbahn, Straßenbahn, U-Bahn und Seilbahnen) und die dazugehörigen Brücken und Tunnels. Die Ausgaben für Lokomotiven und Waggons sind (als Fahrzeuginvestitionen) keine Infrastruktur. Da sich die Definition der Bauinvestitionen für diesen Wirtschaftsbereich weitgehend mit der hier verwendeten Definition der Infrastrukturinvestitionen deckt, werden erstere vollständig als Infrastrukturinvestitionen erfasst, während Maschinen und Fahrzeuge nicht dazu zählen.

Straßenbauinvestitionen fallen nicht in diesen Wirtschaftsbereich; sie werden entweder unter "Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung" (ÖNACE 75) oder – soweit sie Mautstraßengesellschaften (z. B. ASFINAG) betreffen – unter "Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr" (ÖNACE 63) erfasst. Richtigerweise wären Investitionen in Bahnhöfe wie auch in Busbahnhöfe, Häfen und Flughäfen unter "Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros" (ÖNACE 63) zu verbuchen, jedoch ist eine korrekte Zuordnung schwierig. Da allerdings hier die Errechnung der Gesamtsumme der österreichischen Infrastrukturinvestitionen im Vordergrund steht, spielt die korrekte Zuordnung zu den einzelnen Wirtschaftsbereichen eine untergeordnete Rolle.

Der Bereich "Schifffahrt" (ÖNACE 61) investiert wenig in Bauten, und die dafür notwendigen Infrastrukturinvestitionen wie Hafenanlagen und Kräne werden unter "Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros" (ÖNACE 63) verbucht, soweit sie von eigenständigen wirtschaftlichen Einheiten getätigt werden. Schiffe (Fahrzeuginvestitionen im Bereich Schifffahrt) sind wie Lokomotiven und Waggons keine Infrastruktur. Demnach tätigt dieser Wirtschaftszweig keine Infrastrukturinvestitionen.

Auch im Bereich "Flugverkehr" (ÖNACE 62) sind keine Infrastrukturinvestitionen zu erwarten. Flugzeuge zählen (als Fahrzeuge) nicht zur Infrastruktur, Flughäfen werden in "Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros" (ÖNACE 63) erfasst.

Zum Wirtschaftsbereich "Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros" (ÖNACE 63) selbst gehören demnach die Betreiber von Mautstraßen, Parkhäusern, Lagern, Flughäfen, Häfen und Reisebüros. Die Infrastrukturinvestitionen dürften hier im Wesentlichen den gesamten Bauinvestitionen entsprechen.

Im Wirtschaftsbereich "Nachrichtenübermittlung" (ÖNACE 64) fällt der größte Teil der Investitionen in Telekommunikationsinfrastruktur an (Maschinen und Geräte, Bauten). Die Daten zu Investitionen in die Infrastruktur (z. B. Mobilfunkmasten, Leitungen, Send- und Empfangsanlagen usw.) wurden den Jahresabschlüssen der wichtigsten Betreiber entnommen (Leo – Friesenbichler, 2005). Kleinere Betreiber wurden linear mit dem Marktanteil der alternativen Betreiber hochgerechnet. Der zugrunde liegende WIFO-Datensatz deckt rund 90% des Gesamtmarktes ab. Weiters wurden Daten zu den Sachinvestitionen der Briefpost verwendet (sie enthalten aus datentechnischen Gründen auch die Fahrzeuginvestitionen).

Die Investitionen des Bereichs "Nachrichtenübermittlung" in die Infrastruktur fluktuieren aufgrund von Investitionszyklen stark. Deshalb wurden zwei Varianten der weiten Definition von Infrastrukturinvestitionen gerechnet: einschließlich und ohne die Infrastrukturinvestitionen im Bereich Nachrichtenübermittlung.

Im "Kreditwesen" (ÖNACE 65 bis 67) sind Infrastrukturinvestitionsaktivitäten theoretisch ausgeschlossen.

Während das "Realitätenwesen" (ÖNACE 70) in Maschinen und Fahrzeuge relativ wenig investiert und dies theoretisch keine Infrastrukturinvestitionen sein dürften, sind die Bauinvestitionen dieses Wirtschaftsbereichs die höchsten aller Wirtschaftsbereiche, weil hier alle Wohnbauinvestitionen subsumiert werden. Nach der hier verwendeten Definition sind sie allerdings keine Infrastruktur.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1993 wird auch die Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) im Wirtschaftszweig "Realitätenwesen" erfasst. Ihre Investitionen sind ausschließlich um Infrastrukturinvestitionen. Die Daten wurden von der BIG selbst zur Verfügung gestellt. Vor 1993 wurden solche Investitionen (z. B. für Museen und Universitäten) unter "Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung" (ÖNACE 75) verbucht.

Die Unternehmen der Wirtschaftszweige ÖNACE 71 bis 74, z. B. "Vermietung beweglicher Sachen" und "Erbringung unternehmensbezogener Dienstleistungen", tätigen theoretisch keine Infrastrukturinvestitionen.

Der Wirtschaftsbereich "Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung" (ÖNACE 75) umfasst einerseits öffentliche Sicherheitseinrichtungen wie Polizei und Militär, andererseits die Finanzverwaltung, Justiz, Sozialversicherung usw.

Neben Kindergärten, Grundschulen, höhere Schulen und Hochschulen umfassen die wirtschaftlichen Einheiten des "Unterrichtswesens" (ÖNACE 80) auch private Bildungseinrichtungen und Fahrschulen.

Nach einigen Definitionen werden die öffentlichen und privaten Einrichtungen des "Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesens" (ÖNACE 85) zur Infrastruktur gezählt.

In der Literatur werden die Investitionen von öffentlicher Verwaltung, Unterrichts- und Gesundheitswesen (ÖNACE 75, 80 und 85) häufig als Infrastruktur gewertet, andere Autoren schließen sie aber ganz oder zum Teil aus (z. B. keine Fahrzeuge). Beide Ansätze haben jeweils ihre Berechtigung und werden hier berücksichtigt: Die zwei weiten Definitionen 1 und 2 enthalten die Maschineninvestitionen dieser Wirtschaftsbereiche, die enge Definition nicht. Die Bauinvestitionen werden jedoch sowohl in den weiten Definitionen als auch in der engen als Infrastrukturinvestitionen aufgefasst.

Der Wirtschaftsbereich "Abwasser- und Abfallbeseitigung" (ÖNACE 90) investiert ausschließlich in Infrastruktur. Dies gilt für Gebäude (z. B. Müllverbrennungsanlagen, Kläranlagen) und die dazugehörigen Maschinen. Fahrzeuge (Müllabfuhr) fallen hier in einen Grenzbereich und werden wie in anderen Wirtschaftszweigen nicht als Infrastruktur gewertet.

Die Investitionen des Wirtschaftsbereichs "Interessenvertretungen, kirchliche und sonstige religiöse Vereinigungen" (ÖNACE 91) sind nicht als Infrastruktur anzusehen, seine Investitionen in Gebäude (Kirchen, Bauten der beruflichen Interessenvertretungen) werden nicht als Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt.

Für den Wirtschaftsbereich "Kultur, Sport und Unterhaltung" (ÖNACE 92) werden nur die Bauinvestitionen (Museen, Sportstadien, Theater, Kinos usw.) den Infrastrukturinvestitionen zugerechnet. Soweit solche Gebäude von der BIG verwaltet werden, werden diese Investitionen unter "Realitätenwesen" (ÖNACE 70) berücksichtigt.

Alle bisher nicht klassifizierten Dienstleistungsunternehmen fasst der Bereich "Erbringung sonstiger Dienstleistungen" (ÖNACE 93) zusammen; er ist entsprechend heterogen. Dabei sind die Investitionen von Wäschereien, Friseuren und Saunen eher nicht als Infrastruktur anzusehen; unklar ist die Zuordnung von Friedhöfen und Bädern. Aufgrund der spärlichen Datenlage wurden die zu diesem Wirtschaftszweig zählenden Investitionen vollständig ausgeschlossen.

Entwicklung der Infrastrukturinvestitionen 1995 bis 2004

In der weiten Definition 1 (alle Wirtschaftsbereiche) nahmen die Infrastrukturinvestitionen zwischen 1995 und 2004 um 0,5% pro Jahr zu (von gut 8,9 Mrd. € 1995 auf knapp 9,3 Mrd. € 2004; Abbildung 1, Übersicht 3). Im selben Ausmaß erhöhten sie sich in der weiten Definition 2 (ohne Nachrichtenübermittlung; von gut 8 Mrd. € 1995 auf über 8,4 Mrd. € 2004) und in der engen Definition (von knapp 7,9 Mrd. € 1995 auf knapp 8,3 Mrd. € 2004).

Die größte Dynamik zeigt sich in der weiten Definition 1 und der engen Definition Ende der neunziger Jahre sowie – wenn auch schwächer ausgeprägt – in den Jahren 2003 und 2004. Zwischen 1995 und 1999 wurden die Infrastrukturinvestitionen nach der weiten Definition 1 und nach der engen Definition ausgeweitet (weite Definition 1 +1,4%, enge Definition +1,2%), aufgrund des Rückgangs 2001 und 2002 sanken sie hingegen zwischen 1999 und 2004 in der weiten Definition 1 (–0,3% pro Jahr) und stagnierten in der engen Definition.

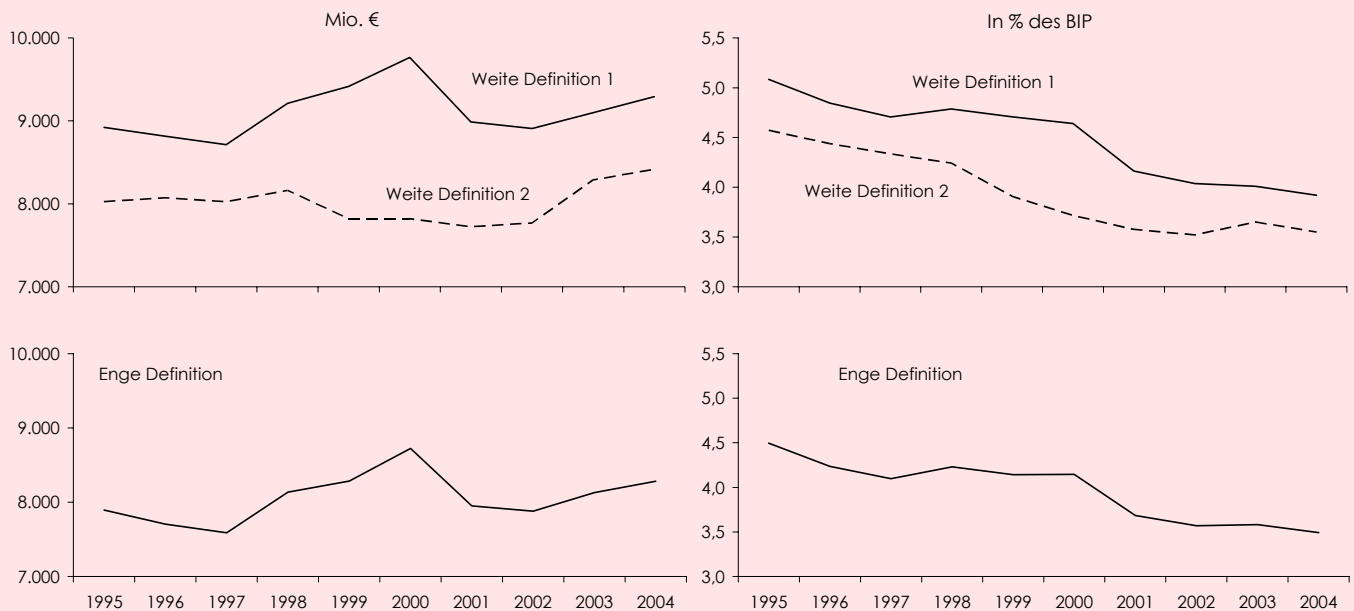
In der weiten Definition 2 (ohne Infrastrukturinvestitionen in der Nachrichtenübermittlung) verlief die Entwicklung entgegengesetzt: Auf einen leichten Rückgang zwischen 1995 und 1999 (–0,7% pro Jahr) folgte zwischen 1999 bis und 2004 ein Zuwachs von 1,5% p. a.

Die Entwicklung der gesamten Infrastrukturinvestitionen war demnach maßgeblich durch die Investitionstätigkeit im Bereich der Nachrichtenübermittlung geprägt: Bis zum Jahr 2000 wurden die Investitionen massiv ausgeweitet und in den folgenden Jahren deutlich gedrosselt; erst 2004 war wieder ein leichter Anstieg festzustellen.

In Relation zum BIP verloren die Infrastrukturinvestitionen nach allen drei Berechnungsarten im betrachteten Zehnjahreszeitraum an Bedeutung. Nach der weiten

Definition 1 verringerte sich die Infrastrukturinvestitionsquote von 5,1% des BIP 1995 auf 3,9% 2004 (–1,2 Prozentpunkte), nach der weiten Definition 2 von 4,6% des BIP 1995 auf 3,6% 2004 und nach enger Definition von 4,5% des BIP 1995 auf 3,5% 2004 (jeweils –1 Prozentpunkt; Abbildung 1, Übersicht 3).

Abbildung 1: Entwicklung der Infrastrukturinvestitionen in Österreich



Q: WIFO. Weite Definition 1: alle Wirtschaftsbereiche, weite Definition 2: ohne Nachrichtenübermittlung, enge Definition: ohne Maschinen- und Geräteinvestitionen von öffentlicher Verwaltung, Unterrichts- und Gesundheitswesen.

Übersicht 3: Entwicklung der gesamten Infrastrukturinvestitionen in Österreich

	Weite Definition 1: alle Wirtschaftsbereiche			Weite Definition 2: ohne Nachrichtenübermittlung			Enge Definition: ohne Maschinen- und Geräteinvestitionen von öffentlicher Verwaltung, Unterrichts- und Gesundheitswesen		
	Mio. €	Veränderung gegen das Vorjahr in %	In % des BIP	Mio. €	Veränderung gegen das Vorjahr in %	In % des BIP	Mio. €	Veränderung gegen das Vorjahr in %	In % des BIP
1995	8.923		5,1	8.027		4,6	7.894		4,5
1996	8.816	– 1,2	4,8	8.074	+ 0,6	4,4	7.705	– 2,4	4,2
1997	8.713	– 1,2	4,7	8.027	– 0,6	4,3	7.589	– 1,5	4,1
1998	9.211	+ 5,7	4,8	8.163	+ 1,7	4,2	8.135	+ 7,2	4,2
1999	9.416	+ 2,2	4,7	7.818	– 4,2	3,9	8.284	+ 1,8	4,1
2000	9.765	+ 3,7	4,6	7.822	+ 0,0	3,7	8.725	+ 5,3	4,1
2001	8.987	– 8,0	4,2	7.724	– 1,3	3,6	7.950	– 8,9	3,7
2002	8.908	– 0,9	4,0	7.770	+ 0,6	3,5	7.877	– 0,9	3,6
2003	9.101	+ 2,2	4,0	8.289	+ 6,7	3,7	8.131	+ 3,2	3,6
2004	9.292	+ 2,1	3,9	8.417	+ 1,5	3,6	8.281	+ 1,8	3,5
Ø 1995/2004		+ 0,5			+ 0,5			+ 0,5	
Ø 1995/1999		+ 1,4			– 0,7			+ 1,2	
Ø 1999/2004		– 0,3			+ 1,5			– 0,0	

Q: WIFO.

Im Durchschnitt des Zehnjahreszeitraums weiteten die Bereiche Landverkehr und Transport in Rohrleitungen, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr und Reisebüros, Realitätenwesen, Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, Abwasser- und Abfallbeseitigung und sonstige Entsorgung sowie Kultur, Sport und Unterhaltung ihre Infrastrukturinvestitionen aus (Abbildung 3, Übersichten 4 und 5). Dagegen kürzten die Bereiche Landwirtschaft und Jagd, Forstwirtschaft, Energieversorgung, Wasserversorgung, Nachrichtenübermittlung, öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung sowie Unterrichtswesen ihre Ausgaben (Abbildung 3, Übersicht 5).

Die folgende Darstellung der Entwicklung der Infrastrukturinvestitionen nach ÖNACE-Bereichen ist mit Vorsicht zu interpretieren, da – wie im öffentlichen Sektor – unternehmensinterne Reorganisationsmaßnahmen die Gründung neuer Unternehmen zur Folge haben können, welche teils anderen Branchen zugerechnet werden.

Da in der *Energieversorgung* (ÖNACE 40) fast 80% der Gesamtinvestitionen auf die Elektrizitätswirtschaft entfallen, dominiert die Entwicklung in diesem Sektor auch die Gesamtentwicklung. In der Elektrizitätswirtschaft verringerten sich die Bau- und Ausrüstungsinvestitionen (auf Basis des WIFO-Investitionstests) im Durchschnitt 1995/1999 um 5,7% pro Jahr, etwas stärker in der gesamten Energieversorgung (–4,2%). Für den Kraftwerksbau ergibt sich im selben Zeitraum ein durchschnittlicher jährlicher Rückgang um 8,4%. Die Investitionen in die Netzinfrasturktur wurden somit nicht so deutlich eingeschränkt. Auslöser für den Investitionsrückgang war die Liberalisierung des österreichischen Strommarktes in mehreren Etappen ab 1998, verbunden mit der Erwartung der Unternehmen, dass Überkapazitäten abgebaut sowie Effizienz und Produktivität gesteigert werden müssen. In diesem Zusammenhang wurde auch diskutiert, ob die Versorgungssicherheit durch die Liberalisierung beeinträchtigt werden könnte. Nach den jüngsten Plänen wird die Elektrizitätswirtschaft ihre Investitionen in den Netzausbau von 2005 bis 2007 ausweiten (vor allem Bau des überregionalen 380-kV-Netzes).

Übersicht 4: Entwicklung der Infrastrukturinvestitionen in Österreich

ÖNACE-Zweisteller

	ÖNACE 01 und 02 Land- und Forstwirtschaft, Jagd	ÖNACE 40 Energieversorgung	ÖNACE 41 Wasserversorgung	ÖNACE 60 Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen	ÖNACE 63 Hilfs- und Neben- tätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros	ÖNACE 64 Nachrichten- übermittlung
Veränderung gegen das Vorjahr in %						
1996	- 19,2	+ 2,2	+ 5,5	+ 1,3	- 30,0	- 17,2
1997	+ 14,2	- 2,8	- 0,4	- 6,2	+ 87,0	- 7,5
1998	- 0,5	- 3,4	+ 4,9	+ 24,4	+ 14,3	+ 52,7
1999	+ 1,7	- 7,3	- 25,7	- 9,5	+ 10,7	+ 52,5
2000	+ 5,6	- 10,9	+ 31,3	+ 33,7	+ 14,5	+ 21,6
2001	- 19,3	- 5,0	- 23,5	- 0,5	+ 22,4	- 35,0
2002	- 12,6	- 21,9	- 19,7	- 0,4	+ 22,8	- 9,9
2003	- 10,3	+ 20,9	+ 11,1	+ 1,8	+ 30,5	- 28,7
2004	+ 12,4	- 3,9	- 4,1	+ 6,6	+ 13,2	+ 7,7
Ø 1995/2004	- 3,9	- 4,2	- 3,8	+ 4,9	+ 17,3	- 0,3
Ø 1995/1999	- 1,7	- 2,9	- 4,9	+ 1,7	+ 13,5	+ 15,6
Ø 1999/2004	- 5,6	- 5,2	- 3,0	+ 7,5	+ 20,5	- 11,4
	ÖNACE 70 Realitätenwesen	ÖNACE 75 Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	ÖNACE 80 Unterrichtswesen	ÖNACE 85 Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	ÖNACE 90 Abwasser- und Abfallbeseitigung und sonstige Entsorgung	ÖNACE 92 Kultur, Sport und Unterhaltung
Veränderung gegen das Vorjahr in %						
1996	+ 4,1	- 6,0	- 7,4	+ 24,5	+ 2,9	+ 7,0
1997	+ 25,5	+ 2,7	- 12,4	- 15,1	+ 4,5	+ 9,6
1998	+ 4,0	- 7,0	- 2,1	+ 11,0	- 2,4	+ 6,1
1999	- 6,6	- 8,5	- 7,2	+ 8,9	- 6,0	+ 9,4
2000	+ 10,7	- 9,6	- 11,7	- 1,8	+ 1,3	- 3,3
2001	+ 114,8	- 13,5	- 5,4	- 1,8	- 0,3	- 2,8
2002	+ 4,1	+ 8,2	+ 12,1	- 5,4	+ 3,5	+ 9,4
2003	+ 14,1	+ 1,3	- 6,5	+ 5,2	- 0,4	- 2,6
2004	- 12,8	- 5,4	- 5,0	+ 3,7	+ 6,5	+ 0,6
Ø 1995/2004	+ 13,5	- 4,4	- 5,3	+ 2,7	+ 1,0	+ 3,6
Ø 1995/1999	+ 6,1	- 4,8	- 7,3	+ 6,3	- 0,3	+ 8,0
Ø 1999/2004	+ 19,8	- 4,1	- 3,6	- 0,1	+ 2,1	+ 0,1

Q: Statistik Austria, WIFO.

In der *Wasserversorgung* (ÖNACE 41) wurde bereits gegen Ende der neunziger Jahre ein relativ hoher Anschlussgrad der Bevölkerung erreicht, der in den folgenden Jahren nur mehr geringfügig ausgebaut wurde. In den letzten Jahren investierten die Unternehmen zudem verstärkt in kostengünstigere Einzelwasserversorgungssysteme.

Ein Großteil der Investitionen der *Abwasser- und Abfallbeseitigung* sowie *sonstigen Entsorgung* (ÖNACE 90) entfällt auf die Abwasserentsorgung (rund drei Viertel). Hier wurde seit 1995 der Anschlussgrad der Bevölkerung an die zentrale Abwasserentsorgung und -reinigung deutlich ausgebaut (von 75% 1995 auf 87% 2003). In erster Linie war das auf die Umsetzung der EU-Richtlinie über die "Behandlung von kommunalem Abwasser" zurückzuführen, die für Gemeinden ab 2.000 Einwohner bis Ende 2005 den Anschluss aller Einwohner an eine Kanalisation fordert.

Im Bereich der *Nachrichtenübermittlung* (ÖNACE 64) entwickelten sich die Infrastrukturinvestitionen – bedingt durch den Netzwerkauf- und -ausbau durch die Telekommunikationsbetreiber – zwischen 1995 und 1999 mit 15,6% p. a. sehr dynamisch. Vor allem neu in den Markt eintretende Betreiber investierten in großem Umfang in den Netzwerkaufbau. Ab 2001 sind in diesem Investitionszyklus deutliche Rückgänge zu verzeichnen, die durch die erhebliche Verbilligung der Ausrüstungsgüter (Maschinen und Geräte) zusätzlich verstärkt wurden. Eine Stabilisierung ist erst im Jahr 2004 zu beobachten.

Die unterschiedliche Wachstumsdynamik in den einzelnen Wirtschaftsbereichen hatte deutlich Strukturverschiebungen innerhalb der gesamten Infrastrukturinvestitionen (nach weiter Definition 1) zur Folge (Übersicht 5).

Übersicht 5: Struktur der Infrastrukturinvestitionen in Österreich

ÖNACE-Zweisteller

	ÖNACE 01 und 02 Land- und Forstwirtschaft, Jagd	ÖNACE 40 Energieversorgung	ÖNACE 41 Wasserversorgung	ÖNACE 60 Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen	ÖNACE 63 Hilfs- und Neben- tätigkeiten für den Verkehr; Reisebüros	ÖNACE 64 Nachrichten- übermittlung
Anteile an den Infrastrukturinvestitionen insgesamt (weite Definition 1) in %						
1995	1,3	16,2	1,3	8,8	3,0	10,0
1996	1,0	16,8	1,4	9,1	2,1	8,4
1997	1,2	16,5	1,4	8,6	4,1	7,9
1998	1,1	15,1	1,4	10,1	4,4	11,4
1999	1,1	13,7	1,0	9,0	4,8	17,0
2000	1,1	11,7	1,3	11,6	5,3	19,9
2001	1,0	12,1	1,1	12,5	7,0	14,1
2002	0,9	9,5	0,9	12,6	8,7	12,8
2003	0,8	11,3	1,0	12,5	11,1	8,9
2004	0,8	10,6	0,9	13,1	12,3	9,4
	ÖNACE 70 Realitätenwesen	ÖNACE 75 Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung	ÖNACE 80 Unterrichtswesen	ÖNACE 85 Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	ÖNACE 90 Abwasser- und Abfallbeseitigung und sonstige Entsorgung	ÖNACE 92 Kultur, Sport und Unterhaltung
Anteile an den Infrastrukturinvestitionen insgesamt (weite Definition 1) in %						
1995	1,3	24,5	9,0	11,3	11,6	1,6
1996	1,3	23,3	8,4	14,2	12,1	1,8
1997	1,7	24,2	7,5	12,2	12,8	2,0
1998	1,7	21,3	6,9	12,8	11,8	2,0
1999	1,5	19,1	6,3	13,7	10,8	2,1
2000	1,6	16,6	5,4	12,9	10,6	2,0
2001	3,8	15,6	5,5	13,8	11,5	2,1
2002	4,0	17,1	6,2	13,2	12,0	2,3
2003	4,4	16,9	5,7	13,6	11,7	2,2
2004	3,8	15,7	5,3	13,8	12,2	2,2

Q: Statistik Austria, WIFO.

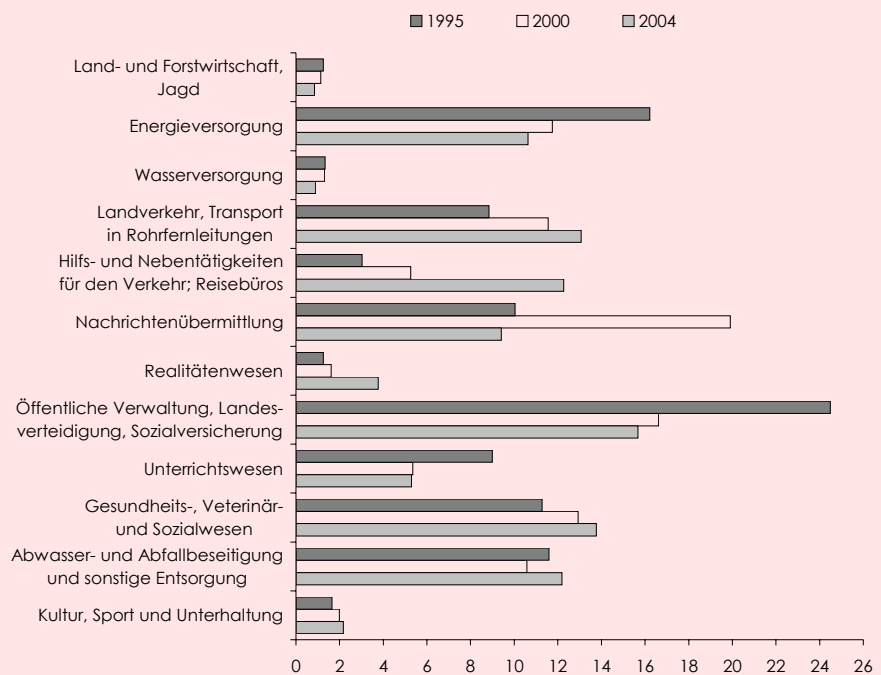
Fast ein Viertel der gesamten Infrastrukturinvestitionen trug 1995 der Bereich "Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung" bei. Auch 2004 entfiel auf diesen Wirtschaftsbereich der höchste Anteil, er betrug jedoch nur noch knapp 16%.

An Bedeutung verloren auch die Bereiche Energieversorgung (1995 knapp 16%, 2004 knapp 11%) und Nachrichtenübermittlung (1995 10%, 2004 9,4%).

Dagegen wuchsen die Infrastrukturinvestitionen der Bereiche Landverkehr, Transport in Rohrleitungen, Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, Abwasser- und Abfallbeseitigung und sonstige Entsorgung sowie vor allem Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros überdurchschnittlich, ihr Anteil erhöhte sich. Hier schlagen sich die regen Investitionen der ASFINAG in die Straßeninfrastruktur im Zeitraum 1999 bis 2004 ("Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr") ebenso nieder wie der verstärkte Ausbau der Schiene in den Jahren 2003 und 2004 ("Landverkehr").

Abbildung 2: Struktur der Infrastrukturinvestitionen

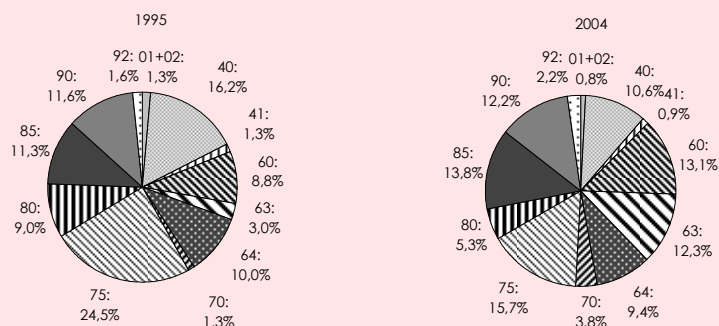
ÖNACE-Zweisteller, Anteile an den Infrastrukturinvestitionen insgesamt (weite Definition 1) in %



Q: WIFO.

Abbildung 3: Anteile der Infrastrukturinvestitionen

ÖNACE-Zweisteller, Anteile an den Infrastrukturinvestitionen insgesamt (weite Definition 1) in %



Q: WIFO. 01 und 02... Land- und Forstwirtschaft, Jagd, 40... Energieversorgung, 41... Wasserversorgung, 60... Landverkehr, Transport in Rohrleitungen, 63... Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros, 64... Nachrichtenübermittlung, 70... Realitätenwesen, 75... Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung, Sozialversicherung, 80... Unterrichtswesen, 85... Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen, 90... Abwasser- und Abfallbeseitigung und sonstige Entsorgung, 92... Kultur, Sport und Unterhaltung.

Der Begriff der Infrastruktur ist in der Ökonomie nicht einheitlich definiert. Im Allgemeinen gelten als Infrastruktur die für die Produktion und den Konsum einer Volkswirtschaft wichtigsten Einrichtungen, welche die Leistungsfähigkeit des Verkehrs, der Energieversorgung, von Schulen, Gesundheitseinrichtungen usw. bestimmen. In der Vergangenheit schien der "öffentliche" Charakter der Infrastruktur selbstverständlich, da ihre Bereitstellung öffentlich erfolgte und die Nutzung weitgehend unentgeltlich war. Heute wird Infrastruktur zunehmend privat oder zumindest durch ausgegliederte Unternehmen erstellt, die Nutzung setzt teilweise (Mauten, Studiengebühren) oder vollständig die Leistung eines Entgelts voraus, oft auch an private Unternehmen (z. B. Elektrizitäts- oder Telekommunikationsunternehmen). Dennoch spielen nach wie vor der Charakter des öffentlichen Gutes, beträchtliche Größenvorteile, positive externe Effekte und die Prioritäten des Staates für bestimmte Ausgaben eine gewisse Rolle, sodass sich der öffentliche Sektor aus bestimmten Infrastrukturbereichen nicht völlig zurückzieht.

Während theoretisch zur Erfassung des Volumens der Infrastrukturinvestitionen deren Kapazität gemessen werden soll, ist es aufgrund von Datenrestriktionen in der Praxis einfacher, die Infrastrukturinvestitionen zu erfassen. Anhand der vorhandenen Daten zu den Investitionen des öffentlichen Sektors lassen sich die Infrastrukturinvestitionen jedoch nicht von den sonstigen öffentlichen Investitionen trennen. Die Infrastrukturausgaben der Gebietskörperschaften wiederum können nicht nach investiven und laufenden Ausgaben aufgeteilt werden. Beide Ansätze erfassen zudem außerbudgetär bzw. durch den privaten Sektor getätigte Infrastrukturinvestitionen nicht (vollständig).

Das WIFO hat deshalb auf der Basis eines eigenen Erfassungskonzeptes die gesamtwirtschaftlichen Infrastrukturinvestitionen in Österreich für den Zeitraum 1995 bis 2004 ermittelt. Die Berechnung geht von den Investitionsaktivitäten der Wirtschaftseinheiten aus (gegliedert nach ÖNACE-Zweistellern). Sie beschränkt sich dabei auf die materielle bzw. physische Infrastruktur, unabhängig davon, ob die damit verbundenen Investitionen durch den Staat, die staatsnahen Unternehmen oder den privaten Sektor erfolgen. Fahrzeuge werden nicht den Infrastrukturinvestitionen zugerechnet, da sie nicht ortsgebunden sind – üblicherweise ein Charakteristikum von Infrastrukturobjekten. Als Infrastrukturinvestitionen gelten somit in der vorliegenden Arbeit Investitionen in Maschinen und Geräte sowie in Bauten, nicht aber in Fahrzeuge sowie immaterielle Anlagen. Die wichtigsten Bereiche der physischen Infrastruktur sind die Verkehrsinfrastruktur (für den öffentlichen und den Individualverkehr), die Informations- und Kommunikationsinfrastruktur (Telefon, Rundfunk, Fernsehen, Internet), die Versorgung mit Energie (Strom, Gas, Fernheizung) und Wasser, die Entsorgung (Müll- und Abwasserentsorgung sowie Wertstoffverwertung) und Teile des öffentlichen Bereichs (Verwaltung, Landesverteidigung, Bildung, Gesundheitswesen, Kultur, Sport und Erholung).

Aufgrund von Plausibilitätsüberlegungen und – soweit vorhanden – gestützt auf weitere Datenquellen wurde geschätzt, inwieweit die Investitionen der einzelnen Wirtschaftsbereiche in Maschinen und Geräte sowie Bauten als Infrastrukturinvestitionen zu werten sind.

Infrastrukturinvestitionen sind entscheidend für die volkswirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und Standortqualität und bilden eine wichtige Grundlage für die öffentliche Daseinsvorsorge. Ihre Höhe, Struktur und langfristige Entwicklung in Österreich wurden in drei Varianten berechnet:

- Eine weite Definition umfasst alle Wirtschaftsbereiche (soweit dort Infrastrukturinvestitionen getätigt werden).
- Weil die Infrastrukturinvestitionen im Bereich Nachrichtenübermittlung besonderen Investitionszyklen folgen, wurde dieser Sektor in einer weiten Definition 2 ausgeklammert.
- Eine enge Definition der Infrastrukturinvestitionen schließt – einer häufigen Vorgangsweise in der Literatur folgend – die Investitionen in Maschinen und Geräte in den Bereichen Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversi-

cherung, Unterrichtswesen sowie Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen nicht mit ein.

Nach allen drei Definitionen nahmen die Infrastrukturinvestitionen zwischen 1995 und 2004 im Durchschnitt um 0,5% pro Jahr zu. Während sie in der weiten Definition 1 zwischen 1995 und 1999 um 1,4% pro Jahr stiegen und im folgenden Fünfjahreszeitraum um 0,3% p. a. sanken, nahmen sie in der weiten Definition 2 zwischen 1995 und 1999 um 0,7% ab und erhöhten sich zwischen 1999 und 2004 um 1,5% p. a. Die Entwicklung der gesamten Infrastrukturinvestitionen wird somit maßgeblich durch die Investitionen im Bereich der Nachrichtenübermittlung bestimmt, die bis 2000 massiv ausgedehnt und anschließend deutlich gedrosselt wurden.

Im Untersuchungszeitraum weiteten insbesondere die Bereiche Verkehr, Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen ihre Infrastrukturinvestitionen aus, während sie vor allem in den Bereichen Energieversorgung, Nachrichtenübermittlung, Öffentliche Verwaltung, Landesverteidigung und Sozialversicherung eingeschränkt wurden.

In Relation zum BIP verringerte sich das Gewicht der Infrastrukturinvestitionen zwischen 1995 und 2004 nach allen drei Berechnungsarten: Nach der weiten Definition 1 ging die Investitionsquote von 5,1% auf 3,9% des BIP zurück (–1,2 Prozentpunkte), nach der weiten Definition 2 von 4,6% auf 3,6% des BIP und nach enger Definition von 4,5% auf 3,5% des BIP (jeweils –1 Prozentpunkt).

Langfristig wurde das Niveau der Investitionen in die gesamtwirtschaftliche Infrastruktur in Österreich gehalten, weil in den letzten Jahren verstärkt in die Transportinfrastruktur investiert wurde. Der Rückgang der Bruttoinvestitionsquote weist allerdings auf einen Nachholbedarf hin, dessen Deckung in den nächsten Jahren vor dem Hintergrund der Konjunkturschwäche Impulse für Wachstum und Beschäftigung setzen und die Standortbedingungen in Österreich etwa durch den Ausbau der Verkehrsverbindungen zu den neuen EU-Ländern verbessern kann. Mit der Bedeutung der Infrastruktur als Standortfaktor mit Nachfragewirksamkeit befasst sich das WIFO derzeit ausführlich in seinem "Weißbuch: Wachstum und Beschäftigung in Österreich".

Literaturhinweise

- Aschauer, D. A., "Is Public Expenditure Productive?", *Journal of Monetary Economics*, 1989, 23(2), S. 177-200.
- Frey, R. L., "Infrastruktur", in *Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaften*, Band 4, Stuttgart, 1978, S. 200-215.
- Frischmann, B. M., "An Economic Theory of Infrastructure and Commons Management", *Minnesota Law Review*, 2005, 89, S. 917-1030.
- Gramlich, E. M., "Infrastructure Investment: A Review Article", *Journal of Economic Literature*, 1994, 32(3), S. 1176-1196.
- Hedtkamp, G., "Die Bedeutung der Infrastruktur in makroökonomischer Sicht", in Oberhauser, A. (Hrsg.), *Finanzierungsprobleme der deutschen Einheit III. Aufbau der Infrastruktur und kommunaler Finanzausgleich*, Berlin, 1995, S. 9-69.
- Jochimsen, R., *Theorie der Infrastruktur*, Tübingen, 1966.
- Kamps, C., "New Estimates of Government Net Capital Stocks for 22 OECD Countries 1960-2001", *International Monetary Fund, Working Paper*, 2004, (04/67).
- Kramer, H., "Die Investitionen in der Infrastruktur", *WIFO-Monatsberichte*, 1966, 39(8), S. 285-294.
- Leo, H., Friesenbichler, K. S., *Beschäftigungsentwicklung im Telekommunikationssektor nach der Liberalisierung*, Studie des WIFO im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien, 2005.
- Musolesi, A., "The Public Capital Hypothesis: A Review of Estimation Results", *Dynamis-Quaderni, Discussion Paper*, 2002, (4/02).
- Nowotny, E., *Der öffentliche Sektor*, 4. Auflage, Berlin–Heidelberg, 1999.
- Puwein, W., "Effizienzsteigerungen in der Verkehrsinfrastruktur durch Privatisierungsschritte", *WIFO-Monatsberichte*, 2005, 78(3), S. 175-189, http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25479.
- Puwein, W., Czerny, M., Handler, H., Kletzan, D., Weingärtler, M., *Modelle der "Public Private Partnership" im Lichte der theoretischen Diskussion und der empirischen Erfahrungen*, WIFO, Wien, 2004, http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25399.
- Stiglitz, J., *Economics of the Public Sector*, 3. Auflage, New York–London, 1999.
- Stohler, J., "Zur rationalen Planung der Infrastruktur", *Konjunkturpolitik*, 1965, 11(5), S. 279-308.
- Stübler, W., "Budgetentlastung durch Ausgliederungen – Entwicklungen seit dem EU-Beitritt Österreichs", *Statistische Nachrichten*, 2005, 60(7), S. 558-664.

Tuchfeldt, E., "Infrastrukturinvestitionen als Mittel der Strukturpolitik", in Jochimsen, R., Simonis, U. E. (Hrsg.), *Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik*, Berlin, 1970, S. 125-151.

Vesper, D., "Holt der Osten auf? Entwicklung der öffentlichen Investitionen in Ost- und Westdeutschland", *DIW-Wochenbericht*, 2005, 72(25), S. 393-400.

Revised estimates of Infrastructure Investment by Economic Sectors, 1995-2004 – Summary

These days most infrastructure investment is no longer carried out by governments, but by the private sector or off-budget public corporations. This makes it harder to capture overall infrastructure investment, which plays a major role in stimulating growth and employment, as well as enhancing a country's quality as a business location and strengthening the supply side of the economy.

This study uses a national accounts based methodology developed by the author to measure Austrian aggregate infrastructure investment over the 1995-2004 period. The estimates are limited to physical infrastructure (machinery, equipment and buildings). Three different approaches are taken to calculate the amount, structure and long-term trend in Austrian infrastructure investment. The first employs a broad definition including investment in energy supply, water supply, land transport and transport by pipelines, supporting and auxiliary transport and pipeline activities, communication, real estate, public administration, defence and social security, education, health, veterinary services and social work, and agriculture, hunting and forestry. The second uses a broad definition excluding communication, so as to eliminate the distorting effect of the exceptionally rapid growth of this sector end of the last decade and beginning of this decade. The third takes a narrow definition excluding investment in machinery and equipment in the public administration, defence and social security, education, and health, veterinary services and social work sectors. According to all three measures, infrastructure expenditure rose by an annual average of 0.5 percent in absolute terms between 1995 and 2004. Gross investment as a proportion of GDP fell from 5.1 percent to 3.9 percent according to the broad definition, from 4.6 percent to 3.6 percent according to the broad definition excluding communications, and from 4.5 percent to 3.5 percent according to the narrow definition. However the declining gross investment rates point to an infrastructure investment backlog in Austria.

60th Euroconstruct Conference – November 2005: The Outlook for the European Construction Sector 2006-2008

Summary Report

215 pages, 900 €

http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25838

Country Reports

387 pages, 940 €

http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25839

Please send your orders to the Austrian Institute of Economic Research, Mrs Christine Kautz, P.O. Box 91, A-1103 Vienna – Austria, Tel. (+43 1) 798 26 01/282, Fax (+43 1) 798 93 86, E-Mail Christine.Kautz@wifo.ac.at

Wilfried Puwein

Verkehrspolitische Instrumente für einen nachhaltigen Kraftfahrzeugverkehr

Das Kraftfahrzeug nimmt in der modernen Volkswirtschaft eine zentrale Stellung ein: Die hohe Mobilität der Arbeitskräfte, der einfache Zugang zu Ausbildungsstätten sowie viele Möglichkeiten für soziale Kontakte und Freizeitaktivitäten wären ohne die Fahrgelegenheiten, wie sie Pkw und Busse bieten, kaum möglich. Der Einsatz von Lkw erleichtert Arbeitsteilung, Großproduktion und Spezialisierung, er belebt den regionalen und überregionalen Wettbewerb. Siedlungs- und Produktionsstrukturen passten sich weitgehend den Möglichkeiten und Anforderungen des Kfz-Verkehrs an. Die Produktion und der Betrieb der Fahrzeuge sowie der Bau der Straßeninfrastruktur sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Der Kfz-Verkehr verursacht aber große Belastungen: Seine Schadstoff- und Lärmemissionen sowie die Trennwirkung verschlechtern die Lebensqualität der Straßenanrainer, und er fordert laufend hohe Opfer an Gesundheit und Leben. Die häufigen Staus verursachen Zeitverluste und zusätzlichen Kraftstoffverbrauch. Der Verbrauch begrenzter Energieressourcen und die CO₂-Emissionen sind ein globales Problem.

Dieser Beitrag stützt sich auf eine Studie des WIFO im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie: Wilfried Puwein, Ziele und Instrumente der Verkehrspolitik, Juni 2005 • Begutachtung: Gunther Tichy • Wissenschaftliche Assistenz: Martina Agwi • E-Mail-Adressen: Wilfried.Puwein@wifo.ac.at, Martina.Agwi@wifo.ac.at

Die Verkehrspolitik zielt darauf, einerseits die Infrastruktur für den Kfz-Verkehr ständig zu verbessern, andererseits seine negativen Auswirkungen zu verringern. Die dabei eingesetzten Instrumente konnten die anstehenden Probleme bisher nur zum Teil lösen. Grundsätzlich kann die Verkehrspolitik drei Strategien verfolgen: die Verkehrsnachfrage generell einzuschränken, den Kfz-Verkehr auf weniger belastende Verkehrsträger zu verlagern und den Kfz-Verkehr weniger belastend zu gestalten. Der vorliegende Beitrag konzentriert sich auf Maßnahmen für einen nachhaltigen Kfz-Verkehr, die also dessen negative Effekte verringern.

In den EU-Ländern hat die EU die zentralen Kompetenzen für die Verkehrspolitik inne. Nur solange und soweit die EU von ihren Befugnissen keinen Gebrauch macht, verbleiben Teile der Verkehrspolitik in der Regelungsverantwortung der Mitgliedstaaten. Die rechtlichen Grundlagen der EU-Verkehrspolitik finden sich in Verträgen, Verordnungen und Richtlinien. Grün- und Weißbücher bieten Entscheidungsgrundlagen für eine Neuorientierung der Verkehrspolitik.

Im jüngsten Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft" setzt die Europäische Kommission (2001) für den Straßenverkehr im Wesentlichen zwei Ziele:

- Engpässe auf großen Verkehrsachsen sind zu beseitigen, die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen ist auf eine sichere Basis zu stellen.
- Die Verkehrssicherheit auf den Straßen soll verbessert, für die Benutzer soll Kostenwahrheit eingeführt werden.

Die Österreichische Bundesregierung (2003) bekennt sich in ihrem Regierungsprogramm zur Umsetzung des im Jahr 2002 beschlossenen Generalverkehrsplans. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs nachhaltig verbessern und die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes weiter erhöhen. Soweit es den Kfz-Verkehr betrifft, ist das hochrangige Straßennetz auszubauen, sind Lücken

Ziele der Verkehrspolitik

zu schließen, Netzergänzungen und Kapazitätsanpassungen im Interesse der Mobilitätssteigerung vorzunehmen. Im Generalverkehrsplan Österreich 2002 (*Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie*, 2002) werden darüber hinaus als Ziele und Grundsätze die Erhöhung der Sicherheit, die Förderung der nachhaltigen Mobilität und die Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur angeführt.

Verkehrspolitische Zielsetzungen sind auch in den umweltpolitischen Zielen der *Österreichischen Bundesregierung* (2002) formuliert: Die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft sollen in nachhaltiger Weise erfüllt werden. Dazu ist die Umsetzung der Kostengerechtigkeit im Verkehrssektor erforderlich.

Die Ziele der österreichischen Verkehrspolitik sind also durchwegs konform mit den Zielen der EU-Verkehrspolitik. Ein umfangreiches gesetzliches Instrumentarium liegt bereits vor, um sie zu erreichen.

Straßenbau

Ein Ausbau der Infrastruktur steigert die Leistungsfähigkeit des Verkehrsangebotes. Investitionen in die Straßeninfrastruktur erhalten, erweitern und verbessern dieses Transportsystem. Sie können nach den "betrieblichen" Erfordernissen und verkehrspolitischen Zielen geplant werden. Orientiert der Staat seine Entscheidungen eher an Erfordernissen der Verkehrswirtschaft, so werden Umfang, Zeitpunkt und Verteilung der Infrastrukturinvestitionen durch die laufende Abnutzung der Infrastrukturanlagen, technologische Neuerungen und die Entwicklung der Nachfrage nach Transportleistungen bestimmt. Diese *nachfrageorientierte* Infrastrukturpolitik herrschte bis Mitte der siebziger Jahre in Österreich vor:

Der große technische Fortschritt in der Kfz-Technik, die steigende Präferenz für den Individualverkehr und das Wachstum der privaten Einkommen trieben in den Nachkriegsjahren den Motorisierungsprozess und in der Folge den Straßenausbau voran. Auf der Basis von Kosten-Nutzen-Analysen wurden die einzelnen Ausbauprojekte im Bundesstraßennetz nach ihrer Dringlichkeit gereiht. Die Dringlichkeit ergab sich aus der Relation zwischen dem Nutzen und den Ausbaukosten eines Straßenabschnitts. Zum Nutzen zählten die Einsparung von Fahrzeiten, Kraftstoffverbrauch, Fahrzeugverschleiß sowie die Reduktion von Unfallkosten und Umweltbelastungen. Größere Ausbauprojekte wurden freilich auch aufgrund gesamt- und regionalwirtschaftlicher, also angebotsorientierter Überlegungen beschlossen (z. B. regionale Wirtschaftsförderung durch den Bau der Burgenland-Schnellstraße). Alternative Verkehrslösungen durch einen Bahnausbau wurden jedoch nicht in Betracht gezogen. Regionalpolitische Interventionen sorgten immer wieder für Veränderungen der Prioritäten.

Bereits nach der Energiekrise 1974 begann in der Verkehrspolitik ein Umdenkprozess. Das weitere Wachstum des Kfz-Verkehrs erschien insbesondere aus energiepolitischer Sicht problematisch. In den Ballungszentren setzte sich zudem die Einsicht durch, dass autogerechte Städte unter den gegebenen Voraussetzungen kaum realisierbar und von der Bevölkerung mehrheitlich auch nicht erwünscht sind. Seit Ende der achtziger Jahre gehen verstärkt umweltpolitische Überlegungen in Entscheidungen über den Infrastrukturausbau ein. Die Forcierung der Bahninvestitionen sollte die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene bewirken und damit nicht nur Energieeinsparungen bringen, sondern auch den Schadstoff- sowie den CO₂-Ausstoß und damit den Beitrag des Verkehrs zum "Treibhauseffekt" senken.

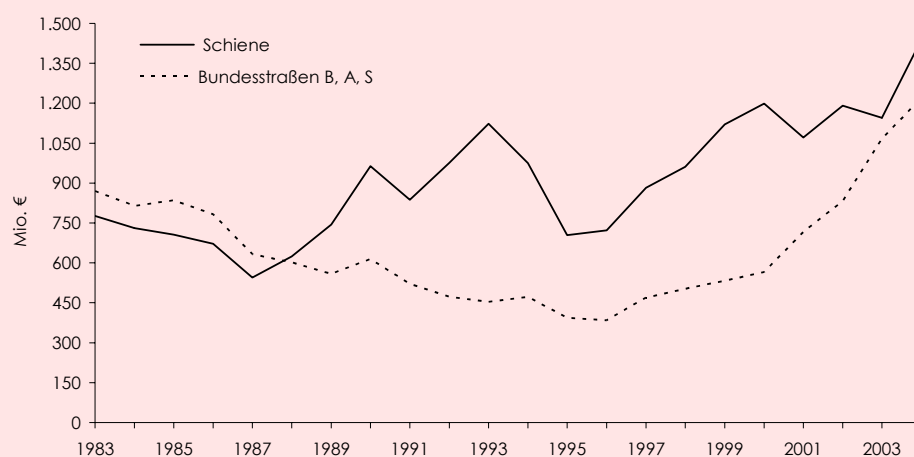
Die nunmehr verfolgte *angebotsorientierte* Infrastrukturpolitik zielte auf die Verbesserung des Schienenangebotes ab und beschränkte die Investitionen in das Straßennetz auf die Fertigstellung des höherrangigen Straßennetzes (Lückenschluss im Autobahn- und Schnellstraßennetz) sowie auf bauliche Maßnahmen zur Senkung der Lärmemissionen (Schallschutzwände, Lärmschutztunnels). Der Wandel der Investitionspolitik des Bundes schlug sich in den Zahlen nieder: Die Investitionen in Bundesstraßen (durch den Bund und durch Straßenbau-Sondergesellschaften in Bundesstraßen B, Autobahnen und Schnellstraßen) nahmen im Zeitraum 1983 bis 1996 tendenziell ab (Übersicht 1, Abbildung 1). 1996 wurde mit 384 Mio. € nominell um 56% weniger in das Bundesstraßennetz investiert als 1983.

Übersicht 1: Bruttoinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur

	Bundesstraßen		Schiene		Insgesamt Mio. €
	Mio. €	Anteile in %	Mio. €	Anteile in %	
1985	835,5	54,2	706,5	45,8	1.542,0
1986	782,6	53,8	671,4	46,2	1.454,0
1987	632,8	53,7	545,4	46,3	1.178,2
1988	602,0	49,1	624,6	50,9	1.226,6
1989	559,0	42,9	744,4	57,1	1.303,4
1990	614,1	38,9	963,8	61,1	1.577,9
1991	521,4	38,4	836,9	61,6	1.358,3
1992	473,0	32,6	976,1	67,4	1.449,1
1993	454,0	28,8	1.123,1	71,2	1.577,1
1994	472,2	32,6	974,6	67,4	1.446,8
1995	393,1	35,8	704,1	64,2	1.097,2
1996	383,9	34,7	722,1	65,3	1.105,9
1997	469,2	34,7	883,0	65,3	1.352,2
1998	503,0	34,4	960,7	65,6	1.463,7
1999	533,1	32,2	1.120,0	67,8	1.653,1
2000	565,6	32,1	1.198,7	67,9	1.764,3
2001	716,5	40,1	1.071,0	59,9	1.787,5
2002	832,6	41,1	1.191,0	58,9	2.023,6
2003	1.066,5	48,2	1.145,0	51,8	2.211,5
2004	1.220,0	45,9	1.439,7	54,1	2.659,7

Q: ASFINAG, ÖBB, SCHIG, Statistik Austria.

Abbildung 1: Entwicklung der Investitionen in Straße und Schiene, nominell



Q: ASFINAG, ÖBB, SCHIG, Statistik Austria.

Die Fahrleistung auf wichtigen Straßenkorridoren nahm aber in Österreich weiter kräftig zu – von 1985 bis 2003 im Durchschnitt um 4,8% pro Jahr (Deußner et al., 2004). Diese Entwicklung erhöhte zwangsläufig die Stauhäufigkeit. Mit der Ostöffnung erhielt der Straßenverkehr in Österreich einen Wachstumsschub. Die Verkehrspolitik musste sich nun den Anforderungen der Mobilitätsnachfrage beugen: Seit 2000 ziehen die Straßeninvestitionen wieder kräftig an. Der dreispurige Ausbau der abschnittsweise stark belasteten Westautobahn, der Bau von Hochleistungsstraßen nach Tschechien und in die Slowakei sowie der Wiener Südumfahrung wurden in Angriff genommen.

Eine Verbesserung des Straßennetzes fördert die gesamtwirtschaftliche Produktivitätsentwicklung im Sinne des Abbaus von Handelshemmnissen. Je flüssiger der Verkehrsablauf, desto geringer sind zunächst die Emissionen je Leistungseinheit. Freilich wird die Verfügbarkeit einer leistungsfähigeren Straßeninfrastruktur die Transportkosten dämpfen und so eine Zunahme des Kfz-Verkehrs und damit der Umweltbelastungen induzieren. Der Widerstand der unmittelbar Betroffenen gegen den Straßenneubau nahm zwar in den letzten Jahrzehnten zu; wichtige Straßenprojekte konnten aber durch großzügige Grundstücksablösen, Neutrassierung und Einhausung von umstrittenen Abschnitten realisiert werden.

Die Investitionen in Straßen sind ein wichtiger gesamtwirtschaftlicher Nachfragefaktor: Der Straßenbau beschäftigt Unternehmen, unmittelbar oder als Zulieferer. Daraus entstehen Unternehmer- und Lohnneinkommen. Werden diese Einkommen investiert oder konsumiert, so belebt dies die gesamte Wirtschaft. Das Ausmaß dieser Multiplikatoreffekte in einem Land hängt davon ab,

- wieweit heimische Unternehmen im Straßenbau direkt beschäftigt werden,
- woher die Zulieferungen kommen,
- ob die Einkommen innerhalb des Landes investiert oder konsumiert werden.

Wesentlich für den gesamtwirtschaftlichen Effekt ist, wie stark die Produktionskapazitäten ausgelastet sind und wie die Finanzierungsmittel aufgebracht werden. Sind die Straßenbaukapazitäten noch nicht ausgelastet und werden die Finanzierungsmittel extern aufgebracht, so sollte das Wirtschaftswachstum beschleunigt werden (andernfalls besteht die Gefahr einer bloßen Umverteilung von Ressourcen).

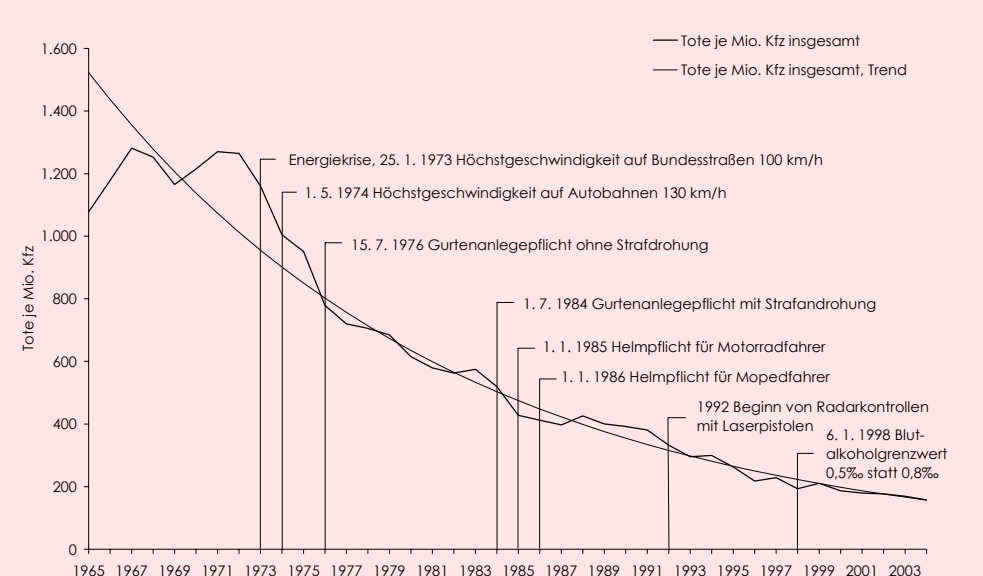
Gebote und Verbote

Gebote und Verbote sind im Verkehrswesen weit verbreitete Instrumente. Sie sorgen für einen friktionsarmen Ablauf von Transportprozessen sowie eine Senkung der Unfallhäufigkeit und der Umweltbelastungen des Verkehrs. Ge- und Verbote sind klar definiert und daher für die Betroffenen deutlich erkennbar; sie entsprechen in weiten Bereichen auch dem Verursacher- und dem Vorsorgeprinzip. Bei entsprechender Aufklärung werden sie von den Kraftfahrern akzeptiert. Die Kontrolle der Einhaltung verursacht Kosten, die Bestrafung von Vergehen kann jedoch eine kostendeckende Einnahmenquelle sein.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

In Österreich ereigneten sich 2004 42.657 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, 55.857 Personen wurden verletzt und 878 getötet. Dagegen wurden 2002 im Bahnverkehr nur 58 Personen (2001 45 Personen) und in der Luftfahrt 6 Personen getötet (2001 21 Personen). Das weitaus höchste Risiko besteht also im Straßenverkehr. Die Verkehrspolitik zielt auf eine Senkung der Zahl der Unfälle und ihrer Auswirkungen. Dazu dienen die Gebote und Verbote der Straßenverkehrsordnung (BGBl. Nr. 159/1960) und die damit verbundenen Verkehrsüberwachungen und Strafen sowie das Kraftfahrzeuggesetz (BGBl. Nr. 267/1967), das Sicherheitsstandards für Fahrzeuge festlegt (z. B. versteifte Fahrgastzellen, Bremssystem). Wichtig sind auch Sicherheitsvorkehrungen in der Ausstattung und im Betrieb des Straßennetzes.

Abbildung 2: Zahl der Verkehrstoten gemessen am Kfz-Bestand insgesamt



Q: Statistik Austria, WIFO-Berechnungen.

Die Zahl der Unfalltoten ist ein Indikator für die Sicherheit im Straßenverkehr. Sie wird bestimmt durch das Wachstum des Kfz-Verkehrs und Maßnahmen zur Verbesserung

der Verkehrssicherheit. Die Zahl der Getöteten sank von 2.948 im Jahr 1972 auf 878 im Jahr 2004 (–70%). Die Zahl der Verletzten nahm in diesem Zeitraum um 22% ab. Gleichzeitig stieg die Verkehrsleistung. Mangels entsprechender Statistiken über die Verkehrsleistung im Straßenverkehr wurde die Entwicklung des Kfz-Bestands als Indikator zur Schätzung der leistungsspezifischen Unfallzahlen herangezogen: Die Zahl der Unfalltoten je Mio. Kfz erreichte mit 1.270 1971 den höchsten Wert (Abbildung 2) und nimmt seither kontinuierlich ab.

Am stärksten verringerte sich die Zahl der Unfälle nach der Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Gurtenanlegepflicht mit Strafdrohung. Der beträchtliche Rückgang der Unfallzahlen in den Jahren 1973 und 1974 hängt freilich auch mit der Verringerung der Fahrleistung (starke Kraftstoffverteuerung, Einführung eines autofreien Tags pro Woche) zusammen. 2004 kamen auf 1 Mio. Kfz nur mehr 157 im Straßenverkehr Getötete (–88% gegen 1971).

Wenngleich sich die relative Verkehrssicherheit in Österreich wesentlich verbessert hat, besteht hier noch immer großer Nachholbedarf. In der Schweiz kamen 2002 auf 1 Mio. Kfz 107 Verkehrstote (laut Bundesamt für Statistik, Bern), in Schweden 125 (2003, laut Eurostat). Eine Annäherung an die Situation in der Schweiz würde die Zahl der Unfalltoten in Österreich um ein Drittel senken, auch unter Berücksichtigung des großen Anteils des Ausländerverkehrs (Anteil an den Getöteten 2004 laut Statistik Austria 16,3%) und der die Verkehrsunfallstatistik belastenden höheren Suizidrate in Österreich.

Verkehrsunfälle sind eine der häufigsten Ursachen von Verkehrsstaus. Alle Instrumente, die das Unfallrisiko senken, verringern auch die Stauhäufigkeit und fördern so die Leistungsfähigkeit des Infrastrukturangebotes.

Die Umweltbelastung des Straßenverkehrs resultiert aus den emittierten Luftschadstoffen, Kohlendioxid, Lärm, Staub, aus der Beeinträchtigung der Landschaft durch Verkehrsbauten, der Bodenversiegelung, der Salztreuung, der Erzeugung und dem Vertrieb von Kraftstoffen, der Erzeugung und Entsorgung von Verkehrsmitteln u. a. Eine Reihe von Geboten und Verboten sollen die Umweltbelastung mindern.

Dem motorisierten Straßenverkehr sind die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs fast vollständig und die Treibhausgasemissionen zu 96% zuzuschreiben (*Umweltbundesamt*, 2005). Der technische Fortschritt im Motorenbau kann durch eine Verschärfung der gesetzlichen Grenzwerte für Schadstoffemissionen beschleunigt werden. Dank der relativ raschen Bestandserneuerung bei wachsenden Beständen lassen sich in der Folge die fahrleistungsspezifischen Schadstoffemissionen des gesamten Kfz-Verkehrs schnell reduzieren.

Eine der wichtigsten technischen Neuerungen war der Katalysator für Ottomotoren, der die Emissionen an Kohlenmonoxyd (CO), Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffen (NMVOC) und Stickoxiden (NO_x) sehr stark senkte. Österreich nahm in der Einführung des Katalysators in Europa eine Vorreiterrolle ein. Die Obergrenzen für die Schadstoffemissionen wurden in den Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnungen (BGBl. Nr. 69/1985 und weitere) festgelegt.

Seit 1. Mai 1985 werden verschärfte Abgaskontrollen für Pkw mit Ottomotoren vorgenommen (nach ECE-15/3-Norm). Seit 1. Jänner 1986 müssen neu zugelassene Diesel-Pkw, seit 1. Oktober 1987 alle neu zugelassenen Pkw die US-Norm 1983 hinsichtlich der Luftschadstoffe erfüllen. Dazu ist der Einsatz eines Katalysators erforderlich. Ab 1. Jänner 1986 galt für die Rauchgasemissionen neu zugelassener Fahrzeuge die ECE-Regelung 24. Nach einer freiwilligen Vereinbarung hatten neu zugelassene Lkw auch die um 20% herabgesetzten Grenzwerte der ECE-Regelung 49 zu erfüllen; ab 1. Jänner 1988 war die ECE-Regelung 49 verpflichtend. Entsprechende Regelungen galten auch für leichte Nutzfahrzeuge. Weiter verschärft wurden die Grenzwerte für Fahrzeuge des motorisierten Verkehrs mit der Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinien.

Durch die Verpflichtung zum Einbau eines Katalysators wurde auch das Problem der Bleiemissionen gelöst, da Pkw mit Katalysator nur mit bleifreiem Benzin betrieben werden können (verbleiteter Kraftstoff würde die Funktion des Katalysators aufheben).

Senkung der Umweltbelastungen

Nach dem Verursacherprinzip hat der Besitzer eines Kraftfahrzeugs die Kosten der Schadstoffreduktion zu tragen; marginal wird dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Kraftfahrzeugs gegenüber anderen, umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln geschmälert. Die Kosten der angestrebten Verringerung der Schadstoffemissionen je Leistungseinheit im Kfz-Verkehr setzen sich aus vielen Teilkomponenten zusammen, die einander verschiedentlich aufheben können. So ist der Preis des Diesel-Pkw (geringere leistungsspezifischere CO₂-Emissionen) höher als der des gleichartigen Benzin-Pkw; aufgrund der niedrigeren Kraftstoffkosten können aber, entsprechend hohe Fahrleistungen vorausgesetzt, die Gesamtkosten für Diesel-Pkw geringer sein. Ähnliches gilt für Turbo-Lkw im Vergleich mit Lkw mit Ansaugmotor. Benzin-Pkw verteuerten sich durch die Einführung der Katalysatorpflicht in Anschaffung und Betrieb gegenüber Benzin-Pkw ohne Katalysator um rund 2% bis 4% (Puwein, 1987).

Die Effektivität der Emissionsauflagen lässt sich aufgrund der Entwicklung der Kfz-Emissionen abschätzen. Deußner et al. (2004) untersuchen das Wachstum des Straßenverkehrs und seiner Schadstoffemissionen in den letzten 20 Jahren. Anhand von Daten der Straßenverkehrszählung berechnen sie die Verkehrsentwicklung auf wichtigen überregionalen Straßenabschnitten (Korridoren). Die Emissionen auf den einzelnen Straßenabschnitten wurden anhand der spezifischen Emissionen pro Fahrzeugart und Verkehrssituation (Fahrgeschwindigkeit, Einbindung von Nebenstraßen und Zufahrten, Steigung) ermittelt. Die Ergebnisse (Übersicht 2) zeigen Folgendes:

- Die Fahrleistung nahm von 1985 bis 2003 um 132% zu.
- Am stärksten wuchs der Lkw-Verkehr (+212%), am schwächsten der Busverkehr (+60%).
- Bei zunehmender Fahrleistung sanken dank Katalysatoreinsatz die Emissionen der Pkw an CO, NMVOC und NO_x erheblich. Insgesamt wurde 2003 auf den untersuchten Korridoren um 85% weniger CO, um 80% weniger NMVOC und um 3% weniger NO_x emittiert als 1985.
- Fast parallel mit dem Verkehrswachstum nahmen die CO₂-Emissionen der Pkw und der leichten Nutzfahrzeuge zu.
- Entsprechend der Verlagerung von Pkw mit Ottomotoren zu Dieselmotoren stieg der Partikelaustritt der Pkw um 246%.

Übersicht 2: Entwicklung des Kfz-Verkehrs und seiner Schadstoffemissionen auf Korridoren

	Lkw	Bus	Pkw	Leichte Nutzfahrzeuge	Insgesamt
	Veränderung 1985/2003 in %				
Fahrleistung	+ 212	+ 60	+ 122	+ 181	+ 132
Emissionen					
CO	+ 82	+ 27	- 87	- 81	- 85
CO ₂	+ 168	+ 41	+ 121	+ 180	+ 134
NMVOC ¹⁾	+ 59	+ 35	- 88	- 75	- 80
NO _x	+ 113	+ 18	- 54	+ 38	- 3
Partikel	+ 37	+ 5	+ 246	+ 32	+ 96

Q: Deußner et al. (2004). – ¹⁾ Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe.

Somit wurde mit den technischen Auflagen für den motorisierten Kfz-Verkehr das Problem der CO- und NMVOC-Emissionen weitgehend gelöst. Die technischen Auflagen erwiesen sich nicht nur als sehr effektiv. Angesichts der geringen vom Verursacher zu tragenden Kosten und der damit verbundenen Wohlfahrtsgewinne können sie auch als äußerst effizient bezeichnet werden. Verschlechtert hat sich die Situation durch die vermehrte Emission des Treibhausgases CO₂ und von Partikeln (Feinstaub).

Lärm ist zwar eine relativ kleinräumige Störung; wie Umfragen in vielen Ländern ergaben (OECD, 1985), fühlen sich dadurch die Anrainer in ihrer Wohnumgebung aber subjektiv am meisten gestört. Lärm schädigt auch objektiv die Gesundheit, in-

Lärmschutz

dem er als Stressor wirkt, der eine unspezifische Reaktion hervorruft – Herzkreislauferkrankungen, Schlaf- und Konzentrationsstörungen bis hin zu psychischen Krankheiten und Störungen des sozialen Verhaltens (z. B. Aggressionen) zählen zu den Wirkungen permanenter Lärmbelastung (*Umweltbundesamt, 2005*). In Österreich fühlen sich laut Mikrozensus 2003 von Statistik Austria 29% der Bevölkerung durch Lärm gestört. Für über 73% von ihnen ist der Verkehr der Lärmverursacher. Einer Lärmbelastung mit einem Schallpegel über 60 dB sind 32% der Bevölkerung durch den Straßenverkehr, 3,7% durch den Schienenverkehr und 0,37% durch den Flugverkehr ausgesetzt (*Umweltbundesamt, 2005*).

Der aktive Lärmschutz setzt direkt beim Emittenten durch technische Maßnahmen am Fahrzeug an. Die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen am Fahrzeug werden nach dem Verursacherprinzip vom Emittenten getragen. Für Kraftfahrzeuge legen die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnungen Höchstwerte für das Betriebsgeräusch fest. Das Kraftfahrzeuggesetz sieht auch rigorose Kontrollen der Emissionen vor. Aufgrund der Straßenverkehrsordnung kann der Betrieb von Kraftfahrzeugen auf bestimmten Straßen eingeschränkt werden, um die Lärmbelastung herabzusetzen. Weiters gelten gesetzliche Auflagen für lärmentwickelnde Lkw-Ladungen.

Der passive Lärmschutz soll bestimmte Lebensräume durch Baumaßnahmen gegenüber Lärmquellen abschirmen. Die Novelle 1975 zum Bundesstraßengesetz (BGBl. Nr. 381/1975) regelte den Schutz der Anrainer vor Lärmbeeinträchtigung durch den Straßenverkehr auf neu herzustellenden Abschnitten des Bundesstraßennetzes. Die Novelle 1983 verbesserte den Lärmschutz insofern, als auch auf bestehenden Bundesstraßen an den Straßen (Lärmschutzwände, -wälle) und an Objekten (Lärmschutzfenster und -türen) Maßnahmen durchgeführt werden können. Als Emissionsgrenzwerte für die Maßnahmen gelten 85 dB bei Tag und 55 dB bei Nacht. Die Grenzwerte sind für neue und bestehende Bundesstraßen gleich.

Die subjektive Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr nimmt trotz dieser Maßnahmen weiterhin zu (*Umweltbundesamt, 2005*). Dazu mögen das Wachstum des Verkehrs, insbesondere des Motorradverkehrs, und die wenig beanstandete Verwendung schadhafter oder widerrechtlich veränderter Auspuffsysteme sowie Abroll- und Fahrtwindgeräusche bei hoher Geschwindigkeit beitragen.

Der Staat kann mit seiner Einnahmen- und Ausgabenpolitik in Märkte eingreifen, um verkehrspolitische Ziele zu erreichen. Fiskalische Instrumente haben in Österreich eine sehr große Bedeutung.

Subventionen sollen positive externe Effekte absichern oder gesellschaftlich erwünschte Entwicklungen fördern. Sie können unternehmensintern oder -extern erfolgen. Interne Subventionen flossen etwa in der Post- und Telegraphenverwaltung vom profitablen Telefondienst zu den stark defizitären Busdiensten. Die Mittel für externe Subventionen kommen aus allgemeinen öffentlichen Haushalten. Hier spielen Steuerbegünstigungen (Pendlerpauschale) und die Transferzahlungen an Straßenverkehrsunternehmen, wie z. B. für Sozialtarife im Bus-Personenverkehr unter dem Titel "Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen", eine große Rolle. Die Subventionen erfolgen überwiegend im Rahmen der Förderung von Verkehrsverbänden (also zusammen mit dem Schienenverkehr).

Die Verkehrspolitik versucht in Österreich durch Subventionen bzw. Förderungen Umweltstandards zu verbessern. So wurden 1990 für den Ankauf "lärmarmer" Lkw und 1985 für die Anschaffung von Katalysator-Pkw vor dem gesetzlich verpflichtenden Termin Prämien gezahlt. Subventionen entsprechen nicht dem Verursacherprinzip und können einkommenstarke Bevölkerungsgruppen begünstigen (unerwünschte Verteilungswirkung), sie sind aber zumeist politisch einfach durchzusetzen.

Vom motorisierten Straßenverkehr werden die verschiedensten Sonderabgaben eingehoben. Die Einnahmen aus Mineralölsteuer, Kfz-Steuer und Normverbrauchsabgabe sind derzeit nicht für das Straßenwesen zweckgebunden. Sie können als Beitrag zur Finanzierung der Wegekosten und als Ausgleich der externen Kosten des Straßenverkehrs im Sinne der "Pigou-Steuer" angesehen werden. Die Pigou-Steuer soll

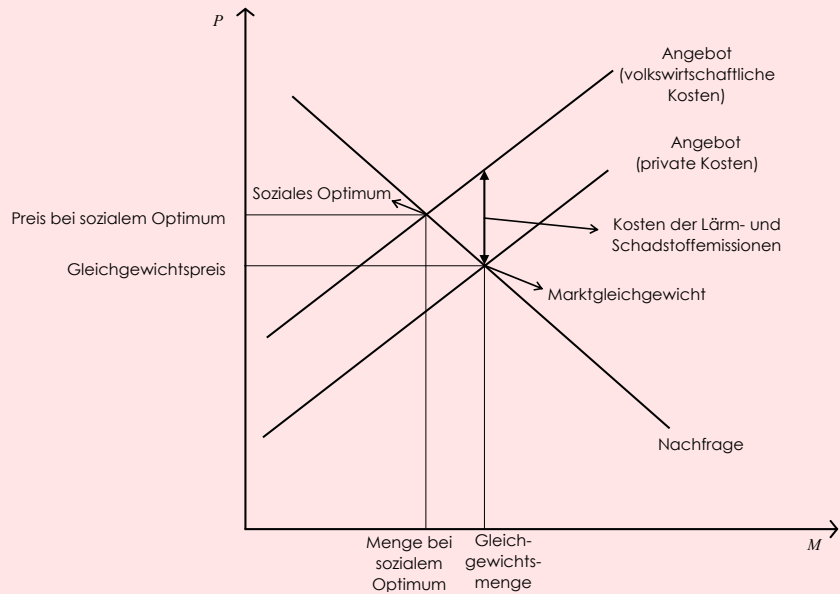
Subventionen und Abgaben

Subventionen

Abgaben

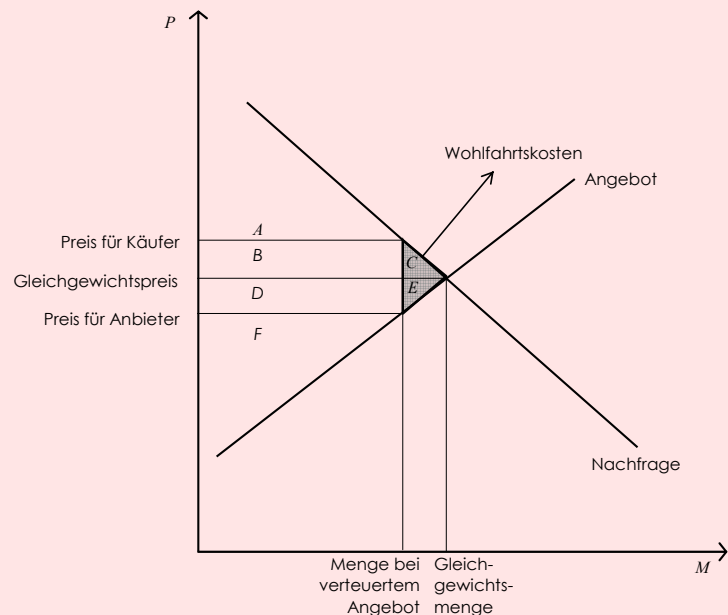
die Fehlallokation von Ressourcen korrigieren, die durch den Unterschied zwischen privaten und sozialen Kosten entsteht. Pigou schlägt vor, den Verursachern die externen Kosten über eine Steuer anzulasten (Internalisierung von externen Kosten; Pigou, 1920). Durch diese Belastung würde sich das Angebot verteuern, die Angebotskurve verschiebt sich nach links; im neuen Schnittpunkt mit der Nachfragekurve liegt das soziale Optimum (Abbildung 3).

Abbildung 3: Lärm- und Schadstoffemissionen und soziales Optimum



Q: WIFO.

Abbildung 4: Wohlfahrtskosten von Abgaben



	Ohne Abgaben	Mit Abgaben	Unterschied
Konsumentenrente	$A + B + C$	A	$-(B + C)$
Produzentenrente	$D + E + F$	F	$-(D + E)$
Abgabenaufkommen	0	$B + D$	$+(B + D)$
Gesamternte	$A + B + C + D + E + F$	$A + B + D + F$	$-(C + E)$

Q: WIFO.

Rein fiskalische Abgaben erhöhen den Preis für die Nachfrager und senken ihn für die Anbieter. Die Wohlfahrtskosten ergeben sich aus der Differenz zwischen dem Verlust an Konsumenten- und Produzentenrenten und den Einnahmen aus der Abgabe (Abbildung 4). Abgaben auf den Kfz-Verkehr sollen die sozialen Kosten neutralisieren und einen ökonomischen Anreiz zur Senkung der Kosten bilden. Sie verschieben so das Marktgleichgewicht in Richtung des sozialen Optimums.

Das Kraftfahrzeug ist in vieler Hinsicht ein besonders geeignetes Steuerobjekt: Der Pkw ist zum Teil noch immer mit Prestige verbunden, für viele Benutzer aber auch ein Gebrauchsgut, ohne das die Lebensumstände (Wohnort, Arbeitsplatz, Freizeitgewohnheiten) stark verändert werden müssten. Die Steuerelastizität ist für solche Konsumgüter relativ niedrig. Die Einhebung der Steuern kann mit geringem Aufwand erfolgen. Durch die Bindung des Einsatzes von Kfz an die amtliche Zulassung lässt sich das steuerliche Instrumentarium mit hundertprozentiger Kontrollmöglichkeit einsetzen. Produktion und Handel mit Kraftstoff – dem wichtigsten Betriebsmittel für Kfz – konzentrieren sich auf einige wenige, leicht überprüfbare Unternehmen (Puwein, 1990).

Mit 1. Mai 1993 wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz geändert (BGBl. Nr. 449/1992). Für Krafträder, Pkw und Kombi wird anstelle der Kraftfahrzeugsteuer eine motorbezogene Versicherungssteuer eingehoben (§ 6 Versicherungssteuergesetz, BGBl. Nr. 449/1992). Der Steuersatz für Pkw richtet sich nach der Leistung des Motors. Auch für andere Kraftfahrzeuge (Bus, Lkw) bis zu einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t gilt die motorbezogene Steuer. Für Fahrzeuge über dieser Grenze besteht eine von der Nutzlast abhängige Kfz-Steuer.

Das Ziel der Kfz-Steuer war ursprünglich rein fiskalisch. Die Kfz-Steuer für Pkw und Motorräder, bereits 1931 als "Luxussteuer" eingeführt, war entsprechend einer unterstellten finanziellen Leistungsfähigkeit der Fahrzeugbesitzer nach Hubraum-Größenklassen gestaffelt.

Sie könnte aber auch als Abgabe für *vorgehaltene Straßenkapazitäten* betrachtet werden. Diese richten sich nach der höchsten Verkehrsdichte, die Kostenaufteilung ergibt sich aus dem Flächen- und Zeitlückenbedarf (Außenmaße, mögliche Fahrgeschwindigkeit, insbesondere auf Steigungen). Straßen und Brücken müssen außerdem nach dem höchstzulässigen Fahrzeuggewicht dimensioniert werden – ein Kostenfaktor, der ebenfalls bei der Bemessung der fahrzeugspezifischen Abgaben zu berücksichtigen ist.

Mit Abgaben für den Kfz-Verkehr kann eine Reduktion der negativen externen Effekte des Verkehrs erreicht werden. Eine *gewünschte Umweltwirkung* erbringt die motorbezogene Versicherungssteuer für Pkw insofern, als Motorleistung und spezifischer Kraftstoffverbrauch positiv miteinander korreliert sind: Eine um 10% höhere Motorleistung bedeutet im Stadtverkehr einen um 5% höheren Benzinverbrauch (Puwein, 1994). Einerseits werden leistungsstarke Pkw oft "sportlicher" gefahren; damit sind nicht nur stärkere Lärmemissionen, sondern auch ein erhöhtes Unfallrisiko verbunden. Andererseits haben auch besonders sichere, große Pkw starke und leise Motoren.

Die Einnahmen aus der Kfz-Steuer und der motorbezogenen Versicherungssteuer erreichten 2004 1.417,1 Mio. € (Übersicht 3).

Die Normverbrauchsabgabe (NoVA) wurde mit 1. Jänner 1992 eingeführt (BGBl. Nr. 695/1991). Gleichzeitig wurde der Umsatzsteuersatz für Motorräder und Pkw von 32% auf 20% gesenkt. Die NoVA verfolgt primär wohl fiskalische Ziele, sie soll aber auch eine Senkung der Umweltkosten bewirken. Die Höhe der Normverbrauchsabgabe für Pkw hängt vom Nettopreis des Fahrzeugs und seinem spezifischen Kraftstoffverbrauch (für Motorräder vom Hubraum) ab. Die Progression der Abgabensätze nach dem Kraftstoffverbrauch erhöht den Anreiz zum Kauf von "umweltfreundlichen" Pkw, d. h. Pkw mit geringem Kraftstoffverbrauch. Eine Reaktion war unmittelbar vor und nach der Einführung der NoVA zu verzeichnen: Vor dem 1. Jänner 1992 wurden in Erwartung einer Verteuerung Fahrzeuge in den oberen Hubraumklassen (in der Regel mit hohem Kraftstoffverbrauch) kräftig vorgekauft, mit dem Ankauf von Kleinwagen wartete man bis nach dem 1. Jänner zu.

Kraftfahrzeugsteuer und motorbezogene Versicherungssteuer

Normverbrauchsabgabe

Wie aber in der Folge die Entwicklung der Neuzulassungen zeigte, steuerte die NoVA die Kfz-Anschaffungen nicht in Richtung der unteren Hubraumklassen – der Anteil der Pkw in den oberen Hubraumklassen nahm weiter zu; am stärksten waren die Verschiebungen von der Klasse 1.501 cm³ bis 1.750 cm³ zur Klasse 1.751 cm³ bis 2.000 cm³. Bei der Beurteilung der Entwicklung ist zu bedenken:

- Diesel-Pkw, die immer stärker nachgefragt werden, haben bei großem Hubraum einen relativ geringen Kraftstoffverbrauch.
- Der Trend zum größeren Pkw wird durch steigende Einkommen und real tendenziell sinkende Kraftstoffpreise begünstigt.

Die Einnahmen aus der NoVA schwanken entsprechend der Pkw-Nachfrage; 2004 erreichten sie 477 Mio. € (Übersicht 3).

Übersicht 3: Kfz-spezifische Abgaben

	Mineralölsteuer	Kfz-Steuer und motorbezogene Versicherungssteuer	Normverbrauchsabgabe	Insgesamt
	Mio. €			
1985	1.160,9	356,4		1.517,3
1986	1.186,4	373,2		1.559,6
1987	1.254,2	395,1		1.649,3
1988	1.318,9	412,5		1.731,4
1989	1.380,1	433,8		1.813,9
1990	1.425,7	453,3		1.879,0
1991	1.504,3	471,8		1.976,1
1992	1.830,4	484,0	320,1	2.634,5
1993	1.840,4	465,1	343,5	2.649,0
1994	1.969,3	606,7	334,8	2.910,7
1995	2.286,2	662,7	344,6	3.293,6
1996	2.632,9	700,5	399,9	3.733,3
1997	2.516,6	754,1	388,3	3.659,0
1998	2.590,6	834,5	391,2	3.816,2
1999	2.695,0	848,0	438,9	3.982,0
2000	2.725,7	1.107,3	433,4	4.266,4
2001	2.880,5	1.283,8	422,5	4.586,8
2002	3.108,7	1.386,1	414,5	4.909,3
2003	3.310,0	1.424,7	449,7	5.184,4
2004	3.594,0	1.417,1	477,0	5.488,1

Q: Bundesministerium für Finanzen, Bundesrechnungsabschluss.

Mineralölsteuer

Die *Mineralölsteuer* könnte wohl als zentrale Umweltsteuer bezeichnet werden. Die Einnahmen betragen 2004 3.594 Mio. €. Rund 90% davon stammten aus dem Verkauf von Kraftstoffen für Straßenfahrzeuge. Sie ist daher die weitaus ergiebigste Kfz-Abgabe. In Österreich wurde sie 1931 ebenso wie die Kraftfahrzeugsteuer aus rein fiskalischen Gründen eingeführt. Ab 1950 wurde zusätzlich ein für den Bundesstraßenbau zweckgebundener "Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer" eingehoben; damit sollten die Autofahrer den Straßenbau mitfinanzieren, gewissermaßen die Wegekosten abgelten. 1987 wurde die Zweckbindung aufgehoben.

Die Mineralölsteuer hat ein fiskalisches Ziel, sie wirkt sich aber auch auf die externen Kosten des Verkehrs aus. Eine Anhebung der Mineralölsteuer löst vielfache kurz- und längerfristige Anpassungsprozesse aus, die den Kraftstoffverbrauch senken:

- kraftstoffsparende Fahrweise,
- Meidung von stauanfälligen Straßenabschnitten mit hohem Kraftstoffverbrauch,
- Verringerung der Fahrleistung,
- Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel,
- Anschaffung von Fahrzeugen mit geringerem Kraftstoffverbrauch,
- Entwicklung von kraftstoffsparenden Verkehrstechniken (Kraftfahrzeuge und Verkehrssteuerung).

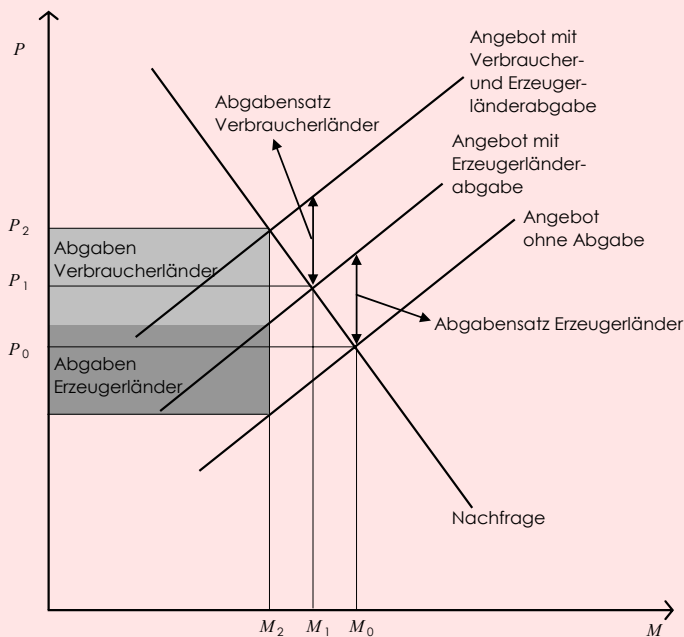
Die Mineralölsteuer senkt so nicht nur den Kraftstoffverbrauch, sondern auch die Umweltkosten (wie sie durch Emissionen von CO₂, Schadstoffen und Lärm entste-

hen) und generelle Stau- und Unfallkosten. Als Teil des Kraftstoffpreises privatisiert sie soziale Kosten, ihr Steuerungseffekt ist aber eher allgemein; spezielle Probleme von orts- und zeitbezogenen sozialen Grenzkosten (für Staus und zum Teil Umweltschäden) kann sie kaum lösen. Hier bieten sich aber Lösungsmöglichkeiten wie City-Maut, Parkraumbewirtschaftung und zeitliche Fahrverbote an. Die Mineralölsteuer ist wohl das am besten geeignete Instrument zur Finanzierung der Infrastruktur und zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Kfz-Verkehrs (Baum – Geißler – Schneider, 2005).

Für die Festsetzung der Höhe der Mineralölsteuer sind verschiedene Faktoren zu beachten. Die Nachfrage nach Kraftstoff ist relativ starr: In Österreich verursacht ein Anstieg des Benzinpreises um 10% einen Rückgang des Benzinverbrauchs im Inland um nur 2,4% (Puwein – Wüger, 1999).

Wesentlich deutlicher sind die Auswirkungen auf den Kraftstoffabsatz, da entsprechend der Preisdifferenz weniger Ausländer in Österreich und mehr Österreicher im Ausland tanken. Dieses Arbitrage-Tanken engt den Spielraum der Kraftstoffbesteuerung in einer kleinen offenen Volkswirtschaft ein. In der Vergangenheit war die *Benzinpreisrelation zwischen Österreich und Deutschland* entscheidend. Verteuerte sich Benzin in Österreich gegenüber Deutschland um 10%, so nahm der Absatz in Österreich ceteris paribus um 3,4% ab. Der Benzinabsatz sank in Österreich nach der Ostöffnung 1991 stark, obschon sich Benzin real weiter verbilligte und auch der Preisabstand zu Deutschland kleiner wurde. Eine Erklärung dafür war eine Zunahme der Fahrten in die östlichen Nachbarländer, die insbesondere in Slowenien und in der Slowakei zum Tanken genutzt wurden (Puwein – Wüger, 1999). Um das Arbitrage-Tanken zu vermeiden, müsste europaweit ein einheitlicher Mineralölsteuersatz gelten.

Abbildung 5: Abgaben auf Mineralöl – Erzeuger- und Verbraucherländer



Q: WIFO. M_0 ... Gleichgewichtsmenge ohne Abgaben, M_1 ... Gleichgewichtsmenge, wenn in Erzeugerländern Abgaben eingehoben werden, M_2 ... Gleichgewichtsmenge, wenn in Erzeugerländern und Verbraucherländern Abgaben eingehoben werden, P_0 ... Gleichgewichtspreis ohne Abgaben, P_1 ... Gleichgewichtspreis, wenn in Erzeugerländern Abgaben eingehoben werden, P_2 ... Gleichgewichtspreis, wenn in Erzeugerländern und Verbraucherländern Abgaben eingehoben werden.

In Zeiten hoher Rohölpreise wird häufig gefordert, zur Entlastung der Autofahrer die Mineralölsteuer befristet zu senken. Die Erdölexportländer sind stets bemüht, durch Förderabgaben oder Angebotsbeschränkungen ihre Monopolrenten zu erhöhen.

Mauten

Eine Senkung der Abgaben auf Kraftstoffe in den Verbraucherländern steigert die Nachfrage und bringt den Exportländern höhere Monopolrenten (dieser Zusammenhang ist in Abbildung 5 dargestellt). Eine Änderung der Abgabensätze berührt letztlich auch die Terms-of-Trade zwischen Erdöllexport- und -importländern.

Ziel der Bemaatung ist die Finanzierung des hochrangigen Straßennetzes (Autobahnen und Schnellstraßen). In Österreich wurde die Bemaatung des hochrangigen Straßennetzes in drei Stufen eingeführt:

Der erste Schritt war die Sondermaut für Gebirgsautobahnen. Das kräftige Wachstum des Nord-Süd-Verkehrs hatte bereits Anfang der sechziger Jahre eine starke Überlastung der noch wenig ausgebauten alpenquerenden Straßen zur Folge. Vor allem zur Urlaubszeit und witterungsbedingt in den Wintermonaten (Kettenpflicht, Lawinsperren) ergaben sich immer wieder erhebliche Verkehrsstörungen. Der so notwendig gewordene autobahnmäßige und wintersichere Ausbau der wichtigen Nord-Süd-Routen sowie der Verbindung mit Vorarlberg konnte aus dem (hauptsächlich durch die zweckgebundenen Mineralölsteuereinnahmen gedeckten) laufenden Straßenbudget des Bundes nicht finanziert werden. Die Gebirgsautobahnen und Tunnels wurden daher ab 1964 außerhalb des Bundeshaushaltes auf Kreditbasis durch *Sonderfinanzierungsgesellschaften* gebaut. Die Straßenabschnitte werden bemaatet; damit leisten die Benutzer, in hohem Maße auch der ausländische Transitverkehr, direkte Wegekostenbeiträge. Die gemeinsame Finanzierung dieser Sondergesellschaften sowie des Neubaus mautfreier hochrangiger Straßenabschnitte übernahm 1983 die *Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (ASFINAG)*.

Der zweite Schritt war die Einführung der "Vignette". Seit 1997 wird von Kfz mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 12 t und von Bussen für die Benutzung von Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb der Sondermautstrecken eine zeitbezogene Pauschalmaut (Vignette) eingehoben. Dafür brachte der Bund seine Anteilsrechte an den Sondergesellschaften in die ASFINAG ein und räumte dieser das Recht der Fruchtnießung am gesamten hochrangigen Straßennetz ein. Seit 1998 betreut die ASFINAG neben den Sondermautstrecken auch die im Rahmen des Fruchtgenussvertrags mit dem Bund übernommenen Bundesautobahnen und -schnellstraßen (ASFINAG-Ermächtigungsgesetz, BGBl. Nr. I/113/1997). Bau und Betrieb des hochrangigen Straßennetzes werden nunmehr ausschließlich aus Mitteln der ASFINAG finanziert.

Der dritte Schritt war die Lkw-Maut. Seit 1. Jänner 2004 gilt für Kfz mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t (und für Busse) eine streckenbezogene Maut auf allen Autobahnen und Schnellstraßen. (Die Mautsätze sind auf den Sondermautstrecken, bezogen auf den Fahrzeugkilometer, wesentlich höher als für das übrige Netz.)

Die Mauteinnahmen der ASFINAG erreichten 2004 1.159 Mio. € (Übersicht 4). 24% davon kamen von Sondermautstrecken. 35% aller Mauten zahlten Benutzer von Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 t (im Wesentlichen Pkw).

Übersicht 4: Einnahmen aus Sondermaut, Lkw-Maut und Vignette

	Sondermaut	Lkw-Maut	Vignette	Insgesamt
	Mio. €			
1993	155,7			155,7
1994	171,1			171,1
1995	190,8			190,8
1996	228,5			228,5
1997	225,3		191,9	417,2
1998	237,6		188,6	426,2
1999	237,4		191,0	428,4
2000	255,7		200,0	455,7
2001	256,3		307,2	563,5
2002	260,6		310,1	570,7
2003	256,3		314,4	570,7
2004	275,0	587,0	297,0	1.159,0

Q: ASFINAG-Geschäftsberichte.

Mauten dienen der Straßenfinanzierung, sie könnten aber auch als Steuerungsinstrument für den Modal Split zwischen Schiene und Straße eingesetzt werden. Soweit es den Güterverkehr betrifft, ist dies aber aufgrund der EU-Vorgaben derzeit nur sehr beschränkt möglich. Die EU-Verkehrspolitik will Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten beseitigen und für einen reibungslosen internationalen Warenverkehr sorgen. Dafür waren eine Harmonisierung der Abgabensysteme und die Einführung gerechter Mechanismen für die Erhebung von Gebühren von den Verkehrsunternehmen erforderlich. Die Benutzergebühren (bzw. Mauten) für die Infrastruktur dürfen ausländische Transporteure nicht diskriminieren und müssen den tatsächlichen Kosten entsprechen.

Die Richtlinie 1999/62, ABl. 1999 Nr. L 197 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge zielt darauf ab, dass einerseits der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen nicht durch eine zu niedrige Besteuerung von *Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung* (höchstzulässiges Gesamtgewicht ab 12 t) verzerrt und andererseits der internationale Warenverkehr nicht durch zu hohe Infrastrukturentgelte behindert wird. Dementsprechend legt die Richtlinie auch Mindestsätze für die Kraftfahrzeugsteuer fest.

Das Entgelt für die Straßenbenutzung kann in Form einer *Mautgebühr* oder einer *Benutzungsgebühr* eingehoben werden:

- Die Mautgebühr ist eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs zwischen zwei Punkten zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet (Streckenmaut).
- Die Benutzungsgebühr ist eine Zahlung, die während eines bestimmten Zeitraums zur Benutzung von Verkehrswegen durch ein Fahrzeug berechtigt (Zeitpauschale).

Die Frage nach Vor- und Nachteilen von Streckenmaut oder Zeitpauschale wird auch in Zusammenhang mit der Einführung von Pkw-Straßenbenutzungsentgelten diskutiert. Der Vorteil der Zeitpauschale liegt in der einfachen Einhebung. Sie könnte relativ einfach nach ökologischen Kriterien (Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemission gemäß Pkw-Typenschein) sowie unter Umständen nach dem Unfallrisiko des Fahrzeugeigentümers (Bonus-Malus-Situation gemäß Haftpflichtversicherung) gestaltet werden. Dies wäre über die Ausgabe der Vignetten durch die Versicherungsgesellschaften einfach zu administrieren. Damit bietet die Zeitpauschale einen Anreiz, weniger umweltbelastende Fahrzeuge anzuschaffen und diese "defensiver" zu benutzen.

Mit der Zeitpauschale lässt sich freilich kein echtes Road Pricing (Benutzungsentgelt nach der Verkehrsbelastung) durchführen. Zeitpauschalen werden als "ungerecht" empfunden, weil Vielfahrer genau so viel Benutzungsentgelt leisten wie Wenigfahrer. Hier ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Pkw kaum variable Kosten im Sinne von Straßenabnutzungen verursachen, hingegen die fixen Vorhaltekosten für Straßenkapazitäten für die Verkehrsspitzen (Sonn- und Feiertage, Ferientermine, tägliche Stoßzeiten) vornehmlich dem Pkw-Verkehr anzulasten sind. Die variablen Umweltkosten sind ohnedies besser über die Mineralölsteuer abzugelten. Der Lkw verursacht hingegen eine starke Straßenabnutzung – in diesem Sinne sollte die Lkw-Streckenmaut die hohen Erneuerungskosten der Infrastruktur decken.

Ein weiteres Problem, das es zu beachten gilt, sind "Mautflüchter", also Fahrzeuglenker, die von benutzungsentgeltspflichtigen Autobahnen und Schnellstraßen auf mautfreie Bundes- und Landesstraßen ausweichen. Dabei verursachen sie höhere Lärm-, Abgas- und Unfallkosten. Die Erfahrungen in Österreich zeigen, dass die Zeitpauschale (Jahresvignette) für Pkw von Inländern in hohem Maße angenommen wird, es also kaum zur Mautflucht kommt. Lkw-Fahrer, die die Streckenmaut zu vermeiden versuchen, können durch gezielte straßenpolizeiliche Maßnahmen (Gewichtsbeschränkungen, Fahrverbote) auf das bemaute höherrangige Straßennetz zurückgeführt werden.

Im Weißbuch "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung" schlägt die *Europäische Kommission* (1998) ein an den "sozialen Grenzkosten" orientiertes Entgeltkonzept für

die Infrastrukturbenutzung vor. Da nach diesem Konzept die Straßennutzer die sozialen Kosten entsprechend der Fahrleistung kollektiv zu tragen haben und nicht nach ihren individuellen Grenzkosten (individuelle CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen, Unfallhäufigkeit) belastet werden, ist die individuelle Anreizwirkung zur Senkung der sozialen Grenzkosten gering. Die Kostensenkung lässt sich wohl über die bereits eingeführten Abgaben auf Kraftstoffe, den Fahrzeugkauf und die Fahrzeughaltung effizienter erreichen.

Road Pricing und City-Maut

Road Pricing, eine nach der Verkehrsbelastung bzw. Stausituation abgestufte Mautgebühr, soll ein Preissignal zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf bestimmten Straßenabschnitten geben. Dies setzt aber ein entsprechendes Informationssystem für die Autofahrer und kurzfristige Verkehrsprognosen voraus. Beides ist mit einem erheblichen Aufwand an dezentraler Informationstechnologie und zentralen Prognoserechnern verbunden; das System kann nur funktionieren, wenn das Verhalten der Autofahrer einigermaßen vorhersehbar ist. Ansätze für ein Road Pricing finden sich in den nach den regelmäßigen Verkehrsspitzen abgestuften Mautgebühren auf französischen Autobahnen. Auch die City-Maut, wie sie bereits in Singapur, einigen Städten Norwegens und London eingeführt wurde, ist ein Beispiel für eine wirksame Verkehrsentslastung durch Preissignale. Obschon die City-Maut in London von der Bevölkerung ursprünglich mehrheitlich abgelehnt wurde (*Jaensirisak – Wardman – May, 2005*), reagierten die Autofahrer auf die Einführung der Maut kaum mit Widerstand.

Umweltlizenzen

Umweltlizenzen sind Rechte zur Emission bestimmter Mengen an Schadstoffen. Bereits in den achtziger Jahren begannen in den USA die Ausgabe und der Handel mit Umweltlizenzen. Im Zuge des Kyoto-Prozesses wurde der Handel mit CO₂-Emissionsrechten der Industrie- und Energieerzeugung weltweit eingeführt. Der Verkehr ist von dieser Kontingentierung und dem Handel ausgeschlossen. Handelbare Kontingente könnten aber auch im Straßenverkehr Lösungen ermöglichen, die einerseits die Umweltbelastung reduzieren und andererseits die Effizienz des Ressourceneinsatzes fördern. Ein Modellfall sind die Lizenzen für den Betrieb von Pkw in Singapur, die in monatlichen Versteigerungen vergeben werden (*Miyamoto, 2004*).

Das WIFO entwickelte bereits 1989 (*Puwein, 1989*) einen Vorschlag für die Lösung des Transitproblems durch Umweltlizenzen. Dieses System wurde neuerdings auf der Konferenz der Verkehrsminister der Alpenländer am 14. November 2005 vom Schweizer Verkehrsminister Leuenberger vorgeschlagen (*NZZ Online, 2005*). Der WIFO-Vorschlag lautete:

- Für bestimmte Transitrouten und Fahrzeiten wird die ökologisch und von der Straßenkapazität tragbare sowie den Anrainern zumutbare Zahl von Fahrten festgelegt, Leerfahrten und Fahrten im Werkverkehr eingeschlossen. Zur Bestimmung der "zumutbaren" Fahrtenzahl sind objektive Kriterien (Messungen von Schallpegel und Luftschadstoffen, Straßenkapazitätsauslastungen) heranzuziehen. Verbesserungen der Verkehrs- und Umwelttechnik ermöglichen eine höhere Zahl von Fahrten bei gleichbleibender objektiver Umweltbelastung. Eine Regelung, die Transitgenehmigungen nach Schadstoff- und Lärmausstoßeinheiten erteilt (Emissionszertifikate), könnte die Einführung umweltfreundlicherer Fahrzeugtechnik beschleunigen. In den Entscheidungsprozess sind aber nach Anhörung der Transit-anrainer auch subjektive Faktoren einzubeziehen. Die zweifellos nicht einfache Einigung mit den Betroffenen ist erforderlich, weil nur dadurch die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsstörungen durch Protestaktionen zu verringern ist.
- Lizenzen für die Fahrt über eine bestimmte Transitroute zu einer bestimmten Zeit sind an einer Börse im Rahmen einer Versteigerung zu erwerben. An dieser Börse sind in- und ausländische Fuhrunternehmen sowie die Betreiber von Werkverkehr zugelassen. Der Sekundärhandel mit Lizenzen ist an die Börse gebunden, gegen die Bildung eines Nachfragemonopols ist entsprechend vorzusorgen.
- Der Einnahmenüberschuss der Börse dient der Straßenerhaltung und Verbesserung der Umweltqualität in den betroffenen Transitregionen. Damit sind technische Maßnahmen (Lärmschutzwände, -tunnels, -straßenbeläge, Abgasreiniger

für Tunnellöffnungen, Absiedelung von besonders belasteten Wohn- und Betriebsobjekten, Waldsanierung u. Ä.) zu finanzieren.

Dieses Modell wird den ökologischen, ökonomischen und verteilungspolitischen Anforderungen und dem Verursacherprinzip insofern gerecht, als

- mit der Kontingentierung die Einhaltung von Belastungsgrenzen gesteuert werden kann,
- der freie Wettbewerb um die Kontingente über Versteigerungen ein dem knappen Angebot entsprechendes Preissignal setzt und damit einen optimalen Einsatz der Transportkapazitäten ermöglicht,
- mit den Einnahmen die Umwelt- und Lebensqualität in den betroffenen Gebieten verbessert werden kann und
- letztlich die Verursacher die Kosten tragen.

Erziehungs- und Aufklärungsarbeit (moral suasion) kann helfen, den Verkehrsablauf flüssiger zu gestalten und die Unfallzahlen sowie die Schadstoff- und Lärmemissionen zu senken. Dies gilt insbesondere für den Straßenverkehr, an dem Personen mit den unterschiedlichsten Fähigkeiten, Kenntnissen, Einsichten, Präferenzen und Verhaltensweisen teilnehmen. Die Lenkerausbildung sollte nicht mit der Fahrprüfung abgeschlossen sein; ständige Aufklärungsarbeit in den Massenmedien und, wie in anderen Ländern schon lange üblich, verpflichtende Nachschulungen für verhaltensauffällige Verkehrsteilnehmer sollten ein "Verkehrsbewusstsein" vermitteln. Wichtig ist auch die Aufklärung über die Benutzung und die Vorteile "umweltfreundlicher" Verkehrsmittel.

Die Verkehrspolitik der EU und Österreichs zielt bezüglich des Straßenverkehrs vornehmlich auf die Beseitigung der Engpässe in der Infrastruktur, eine Sicherung der Investitionsfinanzierung und eine Reduzierung der Umwelt- und Unfallkosten des Straßenverkehrs ab.

Die Abgaben auf den Kfz-Verkehr lassen sich als Abgeltung der Infrastrukturkosten und als ökonomischer Anreiz zur Senkung der externen Kosten gestalten. Obschon derzeit die Mineralölsteuer rein fiskalischen Zwecken dient, kann sie wohl als die zentrale Umweltsteuer für den Verkehr bezeichnet werden. Eine Erhöhung der Mineralölsteuer bewirkt eine Verminderung des Kraftstoffverbrauchs, sie senkt so die Umweltkosten (wie sie durch Emissionen von CO₂ und Schadstoffen entstehen); eine Verringerung der Fahrleistung reduziert auch die Lärmbelastung sowie die Stau- und Unfallkosten. Die Mineralölsteuer würde sich als europäische Generalmaut für alle Straßenkategorien anbieten. Dazu müsste in der EU ein einheitlicher Steuersatz eingeführt werden. Stauprobleme in Ballungsräumen lassen sich durch lokale Mautsysteme lösen (z. B. City-Maut nach Londoner Vorbild).

Gebote und Verbote für den Straßenverkehr sorgen für einen friktionsarmen Ablauf von Transportprozessen sowie für eine Senkung der Unfallzahlen und der Umweltbelastung durch den Verkehr. Recht erfolgreich waren die verkehrspolitischen Maßnahmen bezüglich der *Sicherheit des Straßenverkehrs*. Bei zunehmendem Kfz-Verkehr sank die Zahl der Unfalltoten von 2.948 im Jahr 1972 auf 878 im Jahre 2004. Als sehr wirksam erwies sich auch die *Verschärfung der Abgasnormen* für Kfz. Bei steigender Fahrleistung sanken die CO-Emissionen zwischen 1985 und 2003 um 85%, die NMVOC-Emissionen um 80% und die NO_x-Emissionen um 3%.

Ein ungelöstes Problem bilden die Emissionen des Treibhausgases CO₂. Sie stiegen ungefähr parallel mit den Verkehrsleistungen. Setzt sich dieser Trend fort, so wird Österreich sein selbstgestecktes Kyoto-Ziel nicht erreichen. Der geförderte Einsatz von Biokraftstoffen kann nur marginale Verbesserungen bewirken. Wesentlich wäre eine kräftige Senkung des fahrleistungsspezifischen Kraftstoffverbrauchs. Dies kann durch eine Anhebung der Mineralölsteuer und eine stärkere Spreizung der Normverbrauchsabgabe angestrebt werden. Die verpflichtende Vorgabe von durch-

Aufklärung

Ausblick

schnittlichen Höchstwerten für den Kfz-Flottenverbrauch könnte zusätzlich selbst bei weiterhin wachsender Gesamtfahrleistung die CO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs senken. Der Partikelaustritt kann durch technische Verbesserungen verringert werden. Hier bedarf es ebenso wie für den Kraftstoffverbrauch einer EU-weiten Regelung.

Die Lösung des in Österreich akuten Transitproblems muss im Einklang mit dem Rechtsbestand der EU erfolgen. Gewisse Hoffnungen werden in die neue Wegekostenrichtlinie der EU gesetzt. Gemäß dem Vorschlag der Europäischen Kommission wäre in besonders sensiblen Gebieten (wie den Bergregionen) eine Querfinanzierung des Bahnausbaus durch erhöhte Mauten auf den parallel dazu geführten Straßen möglich; der Aufschlag darf aber 25% des Mauttarifs nicht überschreiten. Ein Zuschlag auf der Brennermaut würde die Kosten von Transittransporten (durchschnittliche Transportentfernung 1.139 km) um lediglich 1,2% erhöhen. Diese Mehrkosten würden die Entwicklung des Transitverkehrs wenig beeinflussen (Puwein, 2004). Eine wirksame Begrenzung des Verkehrsaufkommens auf das "ökologisch vertretbare" Ausmaß würde eine Kontingentierung der Fahrten bedingen. Durch die Versteigerung der Kontingente und den Handel mit ihnen könnten entsprechende Preissignale erzielt werden. Diese Lösung entspräche einer Grundidee, wie sie mit dem Emissionshandel für CO₂ in der EU bereits verwirklicht wurde.

Literaturhinweise

Baum, H., Geißler, T., Schneider, J., "Pkw-Maut für Deutschland? Eine kritische Analyse", Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 2005, 76(2), S. 91-133.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Generalverkehrsplan Österreich 2002, Wien, 2002.

Transport Policy Tools to Achieve Sustainable Road Transport – Summary

Both the EU and Austria target their road transport policies at eliminating infrastructure bottlenecks, securing the requisite investment financing and reducing the environmental and accident costs of road traffic.

Taxes and dues imposed on motorisation can be designed so as to compensate for the infrastructure costs and as an economic incentive to reduce external costs. Even though the mineral oil tax currently serves purely fiscal purposes, it could well be seen as a key to policies regarding transportation and the environment. Increasing this tax will cut fuel consumption, which in turn will reduce environmental costs (arising from the emission of CO₂ and pollutants); mileage cuts on the part of motorists in turn reduce noise and the cost of congestion and accidents. The mineral oil tax could also serve as a model for a general European toll for all types of roads. To this end, it would be necessary to introduce a uniform tax rate throughout the EU. Congestion problems in agglomerations can be solved by local toll systems (such as a city toll modelled along London's congestion charge).

Regulations imposed on road traffic help smoothen transport processes, reduce accident rates and lower the environmental burden. Traffic policy measures pertaining to the *safety of road traffic* have been rather successful. While motor traffic is up, road deaths declined from 2,948 in 1972 to 878 in 2004. A considerable effect was achieved by tightening the *car exhaust standards*. In spite of the increase of total car mileage, CO emissions fell by 85 percent, NMVOC emissions were cut by 80 percent, and NO_x emissions dropped by 3 percent between 1985 and 2003.

Emission of the greenhouse gas CO₂ remains an unsolved problem. The rate has risen more or less in parallel with traffic growth. If this trend were to continue, Austria will not meet its self-imposed Kyoto target. Using subsidised bio-fuel will bring only marginal improvements. What is needed is a serious reduction in driving-related fuel consumption. This could be achieved by raising the mineral oil tax and increasing the upper limit of the standard consumption charge (NOVA). Mandatory thresholds for average maximum motor fleet consumption levels could make a dent in CO₂ emissions even when total driving times continue to grow. Particle ejection rates could be lowered by technical improvements. For this, as well as for fuel consumption, it is necessary to have an EU-wide regulation.

In order to solve Austria's acute transit problem, it is necessary to act in accordance with the EU's *acquis communautaire*. Some hope is raised by the EU's new directive on transport infrastructure costs. As proposed by the European Commission, railway expansion could be cross-financed by increasing the toll on parallel roads in especially sensitive areas (such as mountainous regions), with the increase to be capped at 25 percent of the toll. A surcharge on the Brenner toll would raise the costs of transit transport (average transport distance: 1,139 m) by only 1.2 percent. Such additional costs would have little impact on the growth of the transit traffic. In order to effectively limit the traffic to an "ecologically acceptable" dimension quotas would have to be introduced. Auctioning off and trading quotas would generate suitable price signals. Such a solution accords with an idea that has already been realised once through the trade in CO₂ emissions within the EU.

- Deußner, R., Amon, B., Novak, St., Zodtl, E., "Verkehrsmengen und Verkehrsemissionen auf wichtigen Straßen in Österreich, 1985-2003", Bundesarbeitskammer, Informationen zur Umweltpolitik, 2004, (163).
- Europäische Kommission, Weißbuch: Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrsinfrastrukturgebühren in der EU, Brüssel, 1998.
- Europäische Kommission, Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft, Brüssel, 2001.
- Jaensirisak, S., Wardman, M., May, A. D., "Explaining Variations of Public Acceptability of Road Pricing Schemes", *Journal of Transport Economics and Policy*, 2005, 39(2), S. 127-153.
- Miyamoto, K., "Transport-Environment Issues and Countermeasures in Various Metropolises", in *World Conference on Transport Research Society, Institute for Transport Policy Studies, Urban Transport and the Environment, an International Perspective*, Tokio, 2004, S. 253-402.
- NZZ Online, Eine Alpentransitbörse als neues Instrument, 15. November 2005, <http://www.nzz.ch>.
- OECD, *The State of Environment 1985*, Paris, 1985.
- Österreichische Bundesregierung, *Österreichs Zukunft nachhaltig gestalten*, Wien, 2002.
- Österreichische Bundesregierung, *Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die XXII. Gesetzgebungsperiode vom 28.2.2003*, Wien, 2003, <http://www.austria.gv.at/2004/4/7/Regier-progr28.2.03.pdf>.
- Pigou, A. C., *The Economics of Welfare*, London, 1920, Neuauflage 1950.
- Puwein, W., "Ökonomische Aspekte der Umweltpolitik im Verkehrswesen", *WIFO-Monatsberichte*, 1987, 60(3), S. 153-161.
- Puwein, W., "Transitverkehr", *WIFO-Monatsberichte*, 1989, 62(11), S. 659-667.
- Puwein, W., "Umweltabgaben im Bereich Verkehr", in Bayer, K., Puwein, W., Aiginger, K., Schleicher, St., Schneider, M., *Umweltabgaben und Steuerreform*, WIFO, Wien, 1990, S. 67-109.
- Puwein, W., "Kraftfahrzeugsteuer und Normverbrauchsabgabe", *WIFO-Monatsberichte*, 1994, 67(1), S. 37-41.
- Puwein, W., *Finanzierung der Bahninfrastruktur durch Querfinanzierung von der Straße*, Studie des WIFO, gefördert vom Jubiläumsfonds der Oesterreichischen Nationalbank, Wien, 2004.
- Puwein, W., Wüger, M., *Der Kraftstoffmarkt in Österreich*, WIFO, Wien, 1999.
- Umweltbundesamt, *Ergebnisse der österreichischen Luftschadstoffinventur 2004*, Wien, 2005.

Die letzten 12 Hefte

- 12/2004 Michael Wüger, Konsum nach Neuberechnung schwächere Konjunkturstütze. Zuwächse im Weihnachtsgeschäft möglich • Wolfgang Pollan, Der Verbraucherpreisindex als Konjunkturindikator? • Hans Seidel, Von Kriegsende bis zum Staatsvertrag. Eine wirtschaftshistorische Betrachtung
- 1/2005 Ewald Walterskirchen, Hoher Euro-Kurs bremst Konjunkturerholung. Prognose für 2005 und 2006 • Angelina Keil, Wirtschaftschronik. IV. Quartal 2004 • Stephan Schulmeister, Weiterhin kräftiges Wachstum in Asien, Russland und den USA – Deutschland und Japan bleiben Nachzügler. Mittelfristige Prognose der Weltwirtschaft bis 2009 • Margit Schratzenstaller, Neuer Finanzausgleich und Stabilitätspakt – keine grundlegenden Änderungen
- 2/2005 Margarete Czerny, Gebremstes Wachstum der europäischen Bauwirtschaft 2005 bis 2007 • Margarete Czerny, Martin Falk, Gerhard Schwarz, Sachgütererzeugung schränkt 2005 Investitionen ein. Ergebnisse des WIFO-Investitionstests vom Herbst 2004 • Gudrun Biffl, Julia Bock-Schappelwein, Thomas Leoni, Verschärfung der Arbeitsmarktprobleme von Randgruppen in Grenzregionen im Gefolge der Ostöffnung. Das Beispiel der Roma in Oberwart
- 3/2005 Karl Aiginger, Editorial • Wolfgang Pollan, Zur Messung der Inflation in Österreich • Michael Peneder, Michael Pfaffermayr, Kräftige Industriekonjunktur stützt 2004 die Ertragsentwicklung. Cash-Flow und Eigenkapitalausstattung der österreichischen Sachgütererzeugung • Wilfried Puwein, Effizienzsteigerungen in der Verkehrsinfrastruktur durch Privatisierungsschritte
- 4/2005 Marcus Scheiblecker, Ewald Walterskirchen, Erhöhte Konjunkturrisiken. Prognose für 2005 und 2006 • Angelina Keil, Wirtschaftschronik. I. Quartal 2005 • Margit Schratzenstaller, Bundesvoranschlag 2006: Schwerpunkte und Entwicklungslinien in längerfristiger Perspektive • Marcus Scheiblecker et al., Erholung der Wirtschaft im Jahr 2004
- 5/2005 Josef Baumgartner, Serguei Kaniovski, Markus Marterbauer, Mittelfristig langsame Erholung der Inlandsnachfrage. Prognose der österreichischen Wirtschaft bis 2009 • Vasily Astrov (wiiw), Unterschiedliche Einflüsse beschleunigen Wachstum in den MOEL • Gerhard Palme, Exportkonjunktur begünstigt 2004 Bundesländer mit bedeutender Industrie
- 6/2005 Karl Aiginger, Helmut Kramer – Leiter des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung 1981-2005 • Karl Aiginger, Strategien zur Steigerung von Wachstum und Beschäftigung in Österreich • Ralf Kronberger, Yvonne Wolfmayr, Liberalisierung des Dienstleistungshandels im Rahmen des GATS
- 7/2005 Markus Marterbauer, Neuerliche Wachstumsverlangsamung. Prognose für 2005 und 2006 • Angelina Keil, Wirtschaftschronik. II. Quartal 2005 • Julia Bock-Schappelwein, Entwicklung und Formen der Arbeitslosigkeit in Österreich seit 1990 • Franz Sinabell, Hochwasserschutzmaßnahmen und Schadensabdeckung in Österreich aus ökonomischer Sicht
- 8/2005 Margarete Czerny, Martin Falk, Gerhard Schwarz, Investitionen verharren 2005 auf hohem Niveau. Ergebnisse des WIFO-Investitionstests vom Frühjahr 2005 • Oliver Fritz, Gerhard Streicher, Gerold Zakarias, MultiREG – ein multiregionales, multisektorales Prognose- und Analysemodell für Österreich
- 9/2005 Alois Guger, Markus Marterbauer, Langfristige Tendenzen der Einkommensverteilung in Österreich • Michael Böheim, Wettbewerb und Wettbewerbspolitik auf dem österreichischen Strommarkt. Ein Überblick vier Jahre nach der Marktliberalisierung
- 10/2005 Markus Marterbauer, Wirtschaftswachstum durch Erdölpreishausse gebremst, aber höher als im Euro-Raum. Prognose für 2005 und 2006 • Angelina Keil, Wirtschaftschronik. III. Quartal 2005 • Fritz Breuss, Österreich und Schweiz – Erfahrungen mit und ohne EU-Mitgliedschaft • Thomas Url, 2004 Ergebnis aller Privatversicherungszweige stark verbessert
- 11/2005 Alois Guger, Internationale Lohnstückkostenposition 2004 verbessert • Markus Marterbauer, Ewald Walterskirchen, Einfluss der Haus- und Wohnungspreise auf das Wirtschaftswachstum • Thomas Url, Michael Wüger, Die Konsumausgaben der österreichischen Haushalte im Pensionsalter • Ulrike Huemer, Altersspezifische Beschäftigungsprognose für Oberösterreich nach Branchen

Julia Bock-
Schappelwein

■ Chancen marginalisierter Personen zur Reintegration in den Arbeits- markt

Am Beispiel der EQUAL-Entwicklungs- partnerschaft ida

Die traditionelle österreichische Arbeitsmarktpolitik stößt an Grenzen, wenn es um die Integration marginalisierter Personen mit vielfältigen Arbeitsmarktproblemen geht. Folglich bedarf es eines holistischen Ansatzes der Integrationspolitik, in dem arbeitsmarkt-, bildungs- und gesundheitspolitische Maßnahmen kombiniert werden, um die sozioökonomische Isolation marginalisierter Personen zu überwinden. Die Erkenntnisse der EQUAL-Entwicklungspartnerschaft ida ("Erweiterter Arbeitsmarkt – Integration durch Arbeit"), mit innovativen Maßnahmen die Reintegration ausgegrenzter Personen zu fördern, liefern Anhaltspunkte für ähnliche Aktivitäten in der Zukunft.

- **Deskriptive Analyse**

Demographische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen – Arbeitsmarktspezifische Rahmenbedingungen: Die Arbeitsmarktlage in den Bundesländern – Die wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen in den ida-Regionen

- **Teilnehmer- und maßnahmenspezifische Analyse**

Bei Projekteintritt: Personen mittleren Alters – Heterogene Ausbildungsstruktur – Einkommenssituation spiegelt Distanz vom Arbeitsmarkt wider – Familiensituation, soziales Umfeld und soziale Ausgrenzung

Im Laufe der Projektteilnahme: Schlechter Gesundheitszustand – Wohnungssituation und soziales Umfeld – Prekäre finanzielle Situation – Geringe strafrechtliche Problematik – Mobilitätseinschränkung – Nachholbedarf im IKT-Bereich – Verhältnismäßig lange Beschäftigungsdauer – Persönliche Stabilisierung

Bei Projektaustritt

- **Reintegrationschancen in den Modulen**

Effektivitätsanalyse – Technische Effizienzanalyse

Mit finanzieller Unterstützung von:
Europäischer Sozialfonds,
Bundesministerium für Wirtschaft
und Arbeit • November 2005 •
65 Seiten • 30,00 €, Download
kostenlos

http://publikationen.wifo.ac.at/pls/wifosite/wifosite.wifo_search.get_abstract_type?p_language=1&pubid=25786