

Vorwort

Österreich ist im weltweiten Maßstab betrachtet ein hochentwickeltes Land. Es hat sich emanzipiert von der landwirtschaftlichen Produktion als Kerngeschäft, und auch die industrielle Produktion tritt zunehmend in den Hintergrund. Selbst der Dienstleistungsbereich, der die letzten Jahrzehnte Österreichs Wirtschaft prägte, muss wissensbasierten Leistungen gestützt auf Informationstechnologie zunehmend weichen.

Das liegt auch im weltweiten Trend. Denn die Infrastrukturen der Zukunft, sind netzwerkunterstützende, wissensbasierte Kommunikationseinrichtungen. Die Infrastrukturen der Zukunft - verarbeiten, verbreiten und nützen Wissen. Im Rahmen einer weltweiten Arbeitsteiligkeit, liegen Österreichs wirtschaftliche Chancen praktisch ausschließlich in Logistik- und Know-How-Leistungen. Die zukunftsorientierte Infrastrukturpolitik eines hochentwickelten Landes investiert also in Bildung und Kommunikation und die diese unterstützenden Technologien. Jene Infrastrukturen, die im vergangenen Jahrhundert wichtig waren, verlieren zunehmend an Bedeutung.

Dennoch gerät Österreich anlässlich der EU-Erweiterung im Jahr 2004 in ein weiteres Dilemma: Österreich wird territorial betrachtet aus einer Randlage in die Position eines Binnenlandes mitten in Europa katapultiert. Und das bestimmt ganz wesentlich die Chancen und Risiken der aktuell noch wichtigen landgebundenen Verkehrsinfrastrukturen und die Lebensqualität der hier lebenden Menschen.

Jahrzehntlang hat sich Österreich als Transitland gesehen. Die eigentliche Transit-Zukunft liegt aber erst vor uns. Die EU erschließt ihre Peripherie. Österreich ist sowohl aus EU-Sicht aber auch objektiv gesehen nur das Dazwischen. Es war daher noch nie so dringend erforderlich wie jetzt, durchdachte Raumordnungskonzepte und Logistikinnovationen zu entwickeln, um Österreich feinmaschig und eben nicht nur entlang von Hauptkorridoren in ein europäisches aber auch globales Netz zu integrieren. Gerade die Feinmaschigkeit fehlt bei der Schieneninfrastruktur, während das Netz bei der Straße selbst im europäischen Vergleich weitgehend selbst höchsten Ansprüchen genügt. Wenn jetzt infrastrukturell nur Haupttrouten entwickelt werden und verabsäumt wird, das Netz vor allem bei der Schiene eng zu knüpfen und die Verbindungen zu den Magistralen dicht zu setzen, wird Österreich nur noch zusehen können, wie die Regionen hierzulande weiter entkoppelt werden von einer sich globalisierenden Wirtschaft.

Die VCÖ-Publikation „Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur – Chance und Risiko für Regionen“ versucht die Auseinandersetzung mit den Effekten und Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturausbauten auf Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten der Regionen sowie die Lebensqualität der hier lebenden Menschen.

Dr. Willi Nowak
VCÖ-Geschäftsführung



Inhaltsverzeichnis

Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor	9
Einfluss von Infrastruktur auf Wettbewerb von Region und Ballungsraum	11
Erreichbarkeit beeinflusst Wahl der Verkehrsmittel	14
Mehr Verkehr – Niedrigeres Wirtschaftswachstum	18
Wie Infrastrukturpolitik den Verkehr beeinflusst	20
Zur Entkoppelung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum	23
Straßenverkehr deckt weniger als ein Drittel der verursachten Kosten	25
Kostendeckung des Systems Schiene in Österreich	27
Kosten-Nutzen-Analysen	28
Bewertungsverfahren von Verkehrsinfrastruktur- projekten standardisieren	29
Infrastruktur senken durch Verkehr sparende Siedlungen	30
Regionalwirtschaft und Verkehr	31
Ohne Flächenerschließung in der Region kein rentables Netz	32
Auswirkung transeuropäischer Netze auf die Regionen	34
Beschäftigungseffekte durch Verkehrsinfrastrukturen	35
Autobahn-Erschließung und wirtschaftliche Entwicklung	36
Bildung neuer grenzüberschreitender Regionen	38
Entwicklungstrends in den Grenzregionen Ost-Österreichs	40
Potenziale grenzüberschreitender Infrastruktur	43
Literatur, Quellen	45
Anmerkungen	46
VCÖ-Schriftenreihe Wissenschaft & Verkehr	48