

Vorwort

Es ist für uns selbstverständlich geworden: Die Produkte, die wir kaufen, kommen aus aller Welt. Meist bleiben die Herkunftsländer der einzelnen Komponenten unbekannt. Doch nicht nur die Rohstoffe, sondern auch viele Arbeitsschritte, die in jedes Produkt einfließen, stammen aus verschiedenen Orten dieser Erde. Es macht offenbar betriebswirtschaftlich Sinn, Nordsee-Krabben von Schleswig-Holstein zum Schälen nach Marokko zu schicken, anschließend zurückzuholen und dann wieder in Norddeutschland zu verkaufen. Auch Butter aus Nordirland und Kleidung aus China kaufen wir in Österreich.

Hinter all diesen Produkten und deren Herstellung steht Handel, und das bedeutet auch Güterverkehr. Der findet inzwischen weltweit in ungeahnten Dimensionen statt. Ein Mensch wirkt klein neben einem Containerschiff von etwa 400 Metern Länge, 60 Metern Breite, 16 Metern Tiefgang und mit rund 11.000 Containern an Bord.

Was den globalen Handel und Güterverkehr so antreibt, sind weltweit sehr unterschiedliche Löhne und Arbeitskosten bei gleichzeitig extrem niedrigen Transportkosten. Diese niedrigen Transportkosten entstehen auch durch derzeit noch günstige Energiepreise und durch die unzureichende Berücksichtigung der Schäden des Verkehrs: Hoch giftige Substanzen, die die Hochseeschifffahrt in die Meere spült, eine Ozonschicht, die dem Flugverkehr Tribut zollt, Menschen und Natur, die entlang von Hochleistungsstraßen unter dem Lkw-Verkehr leiden, sind nur einige davon.

Die weitgehend dem Kapital folgenden globalen Warenströme brauchen internationale Steuerungsimpulse. Und es braucht nationalstaatliche Regelungen auch in Österreich, wie beispielsweise eine Lkw-Maut auf allen Straßen oder die Alpentransitbörse, wie sie in der Schweiz diskutiert wird. Denn wenn die Containerschiffe aus Ostasien in absehbarer Zukunft auch in ausgebauten Adria Häfen anlegen, dann könnten bald noch größere Warenströme quer über die Alpen rollen. Österreich wäre gut beraten, den Straßenverkehr bis dahin mengenmäßig begrenzt und dem Bahntransport durch Investitionen den Boden bereitet zu haben.

Dr. Willi Nowak
VCÖ-Geschäftsführung



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Dem grenzenlosen Güterverkehr Grenzen setzen | 11 |
| Globale Güterverkehrsströme nehmen zu | 13 |
| Containertransport steigt stark an | 15 |
| Umweltauswirkungen des internationalen Güterverkehrs | 18 |
| Hinterlandverkehr vor allem auf der Straße | 20 |
| Intermodaler Güterverkehr hat hohe Bedeutung | 23 |
| Hafenlogistik ist für Seehäfen von großer Bedeutung | 26 |
| Binnenschifffahrt für den Hinterlandverkehr nutzen | 28 |
| Hoher Anstieg des Güterverkehrs durch technische Entwicklungen | 30 |
| Internationale Organisationen in der Güterverkehrspolitik | 31 |
| Hohe externe Kosten im Güterverkehr | 33 |
| Wirtschaftskrise und Ölverbrauch des Güterverkehrs | 36 |
| Politische Maßnahmen erforderlich | 38 |
| Gigaliner sind keine Lösung für Probleme beim Gütertransport | 42 |
| Literatur, Quellen, Anmerkungen | 43 |
| VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft | 48 |