

# VCÖ-Studie: Autobahnausbau ist kein Wirtschaftsmotor mehr

Die beste wirtschaftliche Entwicklung verzeichnen jene EU-Länder, die den geringsten Güterverkehr haben. Auch in Österreich ist viel Verkehr kein Ausdruck für eine florierende Wirtschaft.

Das Transportaufkommen mit den neuen EU-Mitgliedsstaaten wird sich im Straßenverkehr bis zum Jahr 2015 verdreifachen. Der Schienenanteil im Güterverkehr zwischen Österreich und den Beitrittsländern wird so von 80 Prozent im Jahr 2002 auf rund 55 Prozent bis zum Jahr 2015 zurückgehen. Österreich reagiert auf diese Prognosen vor allem mit dem Neubau von hochrangigen Straßen. Die Folgen: Den Regionen wird zu Gunsten der Ballungszentren Wirtschaftskraft entzogen, in Österreich entsteht mehr Verkehr ohne zusätzlichen Nutzen.

## VCÖ: Generalverkehrsplan ändern!

Aufgrund des hohen Ausbaugrades des Straßennetzes kurbelt der Bau neuer Autobahnen in Österreich die Wirtschaft nicht mehr an. Sehr wohl bringt die Verbesserung des Regionalbahnnetzes vor allem in den Regionen wirtschaftliche Impulse. Unternehmen und Betriebe ab einer gewissen Größe sollten Gleisanschlüsse haben. So kann auch der Güterverkehr stärker auf die Schiene gebracht werden. Die VCÖ-Studie zeigt, der Generalverkehrsplan Österreichs ist dringend auf seine Wirtschaftlichkeit zu überprüfen.

# Schiene vor Straße verbessern!

In der EU sind Verkehrsinfrastrukturen bereits so gut ausgebaut, dass sie in der Bewertung von Wirtschaftsstandorten keine Rolle mehr spielen. Zwischen dem Ausbaugrad der Verkehrsinfrastruktur und der Wirtschaftsleistung in der EU ist kein Zusammenhang festzustellen. Es zeigt sich aber, dass jene Staaten, die in den letzten Jahren eine überdurchschnittlich gute Wirtschaftsentwicklung haben, weniger Verkehr aufweisen. Dazu zählen Irland, Portugal oder Luxemburg. Österreich ist hier kein Vorbild: Der Lkw-Verkehr wächst seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich fünf Prozent im Jahr, die Wirtschaft hingegen



## Lkw-Verkehr:

Die Wirtschaftsentwicklung zeigt: Straßenbau und Lkw-Verkehr sind nicht die Lösung, sondern zunehmend ein Problem für die Wirtschaft.

nur um 1,77 Prozent. Bereits vor den zahlreichen Straßenneubauten hat Österreich schon jetzt das zweitdichteste Autobahnnetz in der EU.

## Hochrangige Straßen benachteiligen Regionen

Der Zeitaufwand für Fahrten zwischen einer ländlichen Region und dem jeweils nächstgelegenen Zentralraum ist seit den 1950er Jahren um etwa zwei Drittel gesunken. Bevölkerung, Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze haben aber nicht die ländlichen Regionen, sondern die Zentralräume gewonnen. Wenn der wirtschaftlich attraktivere Zentralraum näher rückt, zieht er Investitionskapital und

damit Wirtschaftskraft aus der Region an. Beispielsweise hat die Wirtschaftskraft des Lungau in Salzburg nach dem Autobahnbau im Vergleich zum Salzburger Landesdurchschnitt um 9,4 Prozent abgenommen. Bessere Straßen erleichtern zwar das Pendeln, aber der Anteil der Erwerbstätigen aus peripheren Regionen, die in die Zentralräume einpendeln müssen, um Arbeit zu finden, steigt mit dem Ausbaugrad der Verkehrsinfrastruktur.

## Städte verlieren, Speckgürtel wachsen

In den Ballungsräumen selbst ist ein immer stärkerer Trend zum Kaufkraftabfluss von der Kernstadt in die Umlandbezirke feststellbar. Während die Bevölkerungszahlen in Österreichs Großstädten bei etwa 2,4 Millionen stagnieren, stiegen die der Umlandbezirke von 900.000 im Jahr 1950 auf 1,3 Millionen Menschen im Jahr 2002. Gleichzeitig gingen Arbeitsplätze in den Kernbereichen verloren. Während beispielsweise die durch Autobahnen erschlossenen Umlandbezirke Wiens bis zu 45 Prozent Arbeitsplätze dazu gewonnen haben, war im Kern Wiens ein Rückgang zu verzeichnen.

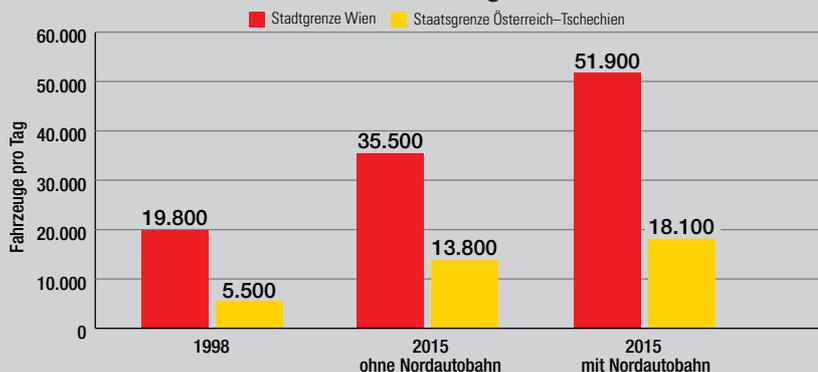
## Mehr Verkehr:

Allein durch den Bau der Nordautobahn (A5) nimmt der Verkehr an der Stadtgrenze Wiens bis zum Jahr 2015 um mehr als 16.000 Kfz pro Tag zu.

## Rückgang:

Die Wirtschaftskraft im Lungau hat nach dem Autobahnbau im Vergleich zum Landesdurchschnitt um 9,4 Prozent abgenommen.

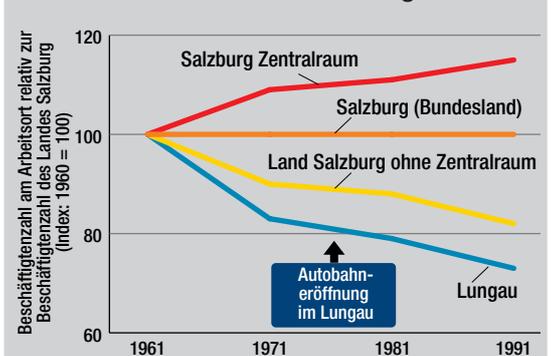
## Nordautobahn bringt Wien zusätzliche Verkehrsbelastung



Quelle: PGO 2002, VCO

Grafik: VCO 2003

## Keine Trendwende durch Autobahnbau im Lungau



Quelle: Statistik Austria, VCO 2003

Grafik: VCO 2003

## VCÖ: Staatsausgaben für Straße und Schiene effizienter einsetzen

Insgesamt betragen die Kosten des Verkehrs in Österreich mit 58 Milliarden Euro pro Jahr bereits mehr als ein Viertel des Bruttoinlandproduktes. Dass beim Bau von neuer Infrastruktur mittelfristig Arbeitsplätze geschaffen werden, ist ein Mythos. Die kurzfristige Wirkung kann strukturelle Mängel nicht zudecken. Während der Betriebsphase von Autobahnen kann nur mit etwa zwei Dauerarbeitsplätzen je Autobahnkilometer gerechnet werden. In volkswirtschaftlich unrentable Infrastrukturen investiertes Steuergeld fehlt aber bei volkswirtschaftlich nützlicheren Investitionen in Forschung, Industrie, Gewerbe sowie Dienstleistungssektor. Der Nutzen von Investitionen in Forschung und Entwicklung wäre sogar ein mehrfacher, denn eine wissenschaftsbasierte Wirtschaft ist weniger transportintensiv, verursacht weniger Güterverkehr und entspricht der Zukunft der Wirtschaft. Verbesserte Kosten-Nutzen-Analysen sind für effizienteren Mitteleinsatz in der Generalverkehrsplanung in Österreich dringend nötig, damit nicht weiterhin viel Steuergeld wenig effizient eingesetzt wird.

## Wirtschaftsstandort Österreich profitiert von weniger Verkehr

Neue Verkehrsinfrastrukturen werden oft damit gerechtfertigt, dass der Verkehr sonst künftig an Österreich vorbeifahren und ein wirtschaftlicher Standortnachteil entstehen würde. Diese Befürchtungen sind nicht gerechtfertigt. Wirtschaftlich bringen neue Hochleistungsstraßen dem Standort Österreich beim vorhandenen hohen Niveau der Verkehrsinfrastruktur keine Vorteile. Im Gegenteil: Sie verursachen eine Verkehrszunahme, bringen mittelfristig mehr Staus und verringern die Lebensqualität. Im deutschen Bundesland Thüringen hat jene Region, die am weitesten von der Autobahn entfernt ist, die höchste Wirtschaftskraft.

## Stärkung regionaler Schienen bringt größten Nutzen

Mit der Einstellung von Regionalbahnen ist kaum etwas zu gewinnen, aber viel zu verlieren. Regionalbahnen kommen der Wirtschaft zu Gute und



## Mehr Abgasbelastung:

Die Belastung der Menschen entlang der Hauptverkehrsrouten hat das Maß des gesundheitlich Erträglichen schon überschritten. Mit dem enormen Wachstum des Lkw-Verkehrs steigt auch die Schadstoffbelastung. Besonders gefährlich sind die krebserregenden Rußpartikel in den Dieselabgasen!

ermöglichen die Anbindung vieler lokaler Betriebe an das hochrangige Schienennetz. Vergleichsdaten zeigen, dass bei der Bahn auf die Erschließung von Standorten abseits der Hauptstrecken viel zu wenig Mittel verwendet werden. Regionalbahnen der Klasse C („Nebenbahnen“) verursachen nur 5,2 Prozent der jährlichen Streckenkosten. Schon deshalb wäre mit weiteren Einstellungen von Regionalbahnen nichts zu gewinnen. Andererseits gibt es einiges zu verlieren. Von den Verladern, die mehr als 500 Güterwagen pro Jahr auf das Schienennetz bringen, liegen immerhin 20 Prozent an Regionalbahnen der Klasse C. Der VCÖ empfiehlt, dass bei Widmungen von Industrie- und Gewerbegebieten die Pflicht zum Anschluss an das Schienennetz besteht.

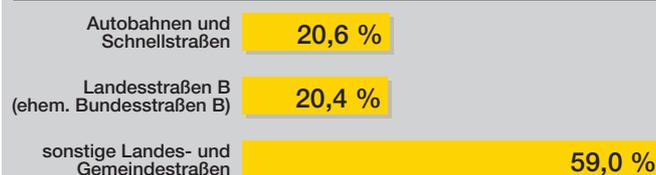
## Zu wenig Schiene im Netz:

Der hohe Anteil der Ausgaben für Bau- und Betrieb der Straßen, die der Erschließung der Fläche dienen, entspricht etwa dem ökonomischen Optimum. Dagegen wird bei der Bahn nur ein Bruchteil der Mittel für die Anbindung der Standorte an das mittel- und hochrangige Netz ausgegeben.

## Netzinvestitionen bei Schiene fehlen

VCÖ

### Ausgewogenes Straßennetz – Ausgaben in Prozent des Infrastrukturaufwandes



### „Kopflastiges“ Schienennetz – Ausgaben in Prozent des Infrastrukturaufwandes



Quelle: bmvit, ÖBB, VCÖ

Grafik: VCÖ 2003

# VCÖ: Prioritäten beim Generalverkehrsplan ändern!

Die EU-Erweiterung macht Österreich schlagartig zum Binnenland innerhalb der EU. Diese veränderten Rahmenbedingungen machen Anpassungen bei der regionalen Verkehrsinfrastruktur raschest nötig. Die derzeitige Prioritätenreihung der Maßnahmen im Generalverkehrsplan steht aber im Widerspruch zum Leitsatz „Vorrang für die Schiene“. Der überwiegende Teil der Investitionen für die Straße erfolgt schneller, erst danach soll der Großteil des Schienenausbaus erfolgen.

Der Bau der Nordautobahn mit im Generalverkehrsplan vorgesehenen Kosten von 349 Millionen Euro wird noch vor dem Ausbau der Nordbahn Richtung Polen fertiggestellt werden. Der Ausbau

der Bahn von Gleisdorf in der Steiermark Richtung Ungarn soll sogar erst nach dem Jahr 2021 erfolgen, während die Fürstenfelder Schnellstraße mehr als zehn Jahre vorher fertig sein wird.

## VCÖ: Reihung im Generalverkehrsplan ändern

Die Chance, den zusätzlichen Verkehr auf die Schiene zu bringen, wird vertan, wenn zuerst die Straßen und erst dann die Schienen ausgebaut werden. Mehr Verkehr ohne zusätzlichen Nutzen in Österreich ist die Folge. Eine Umreihung der Prioritäten des Generalverkehrsplans ist dringend nötig, um die Zunahme des Lkw-Verkehrs einbremsen zu können.

Quelle: VCÖ, Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur – Chance und Risiko für Regionen, Wien 2003



## Neue VCÖ-Studie – jetzt erhältlich!

Der VCÖ hat das Argument „Infrastrukturausbau bringt Arbeitsplätze und Wohlstand“ auf seine Richtigkeit untersucht. Das Ergebnis: Angesichts der Dichte des Autobahnnetzes kurbelt ein weiterer Ausbau die Wirtschaft nicht an. Vor allem die Regionen kommen im wahrsten Sinn des Wortes unter die Räder. Die 48-seitige Publikation „Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur – Chance und Risiko für Regionen“ kann beim VCÖ zum Preis von 15 Euro bestellt werden. Tel. (01) 893 26 97, [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at), [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

## VCÖ-vorschläge

### • Priorität des Generalverkehrsplans zugunsten der Bahn ändern

Die Verbesserung der Schiene soll Vorrang bekommen. Neue Autobahnen und Schnellstraßen schaden den Regionen. Zudem wird dem Transit-Lkw der rote Teppich ausgerollt.

### • Schienennetz verdichten

Die Regionalbahnen in Österreich sind zu modernisieren und auszubauen. Große Industrie- und Gewerbegebiete sollten verpflichtend einen Gleisanschluss haben.

### • Wissensbasierte Branchen fördern

Damit ist eine bessere Wirtschaftsentwicklung Österreichs zu erreichen. Zudem sind diese Sparten weniger transportintensiv.

### • Öffentlichen Verkehr grenzüberschreitend verbessern

Eine gute flächige Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr ist für die wirtschaftliche Entwicklung zusammenwachsender Regionen wichtig.

### • Einsatz Österreichs für verbesserte EU-Wegekostenrichtlinie

Der Lkw-Verkehr soll auch die Gesundheits- und Umweltkosten tragen, Einnahmen sollen nicht für Straßenbau zweckgebunden sein, es sollen alle Straßen nach Schweizer Vorbild bemaute werden dürfen und Mindestmauten in der EU eingeführt werden.



### DI Wolfgang Rau, VCÖ-Forschungsinstitut:

„In Österreich ist der Bau von Autobahnen kein Wirtschaftsmotor mehr. Im Gegenteil, vielfach werden dadurch Regionen wirtschaftlich ausgehungert. Anstatt unhinterfragt neue Autobahnen zu bauen, sollten die Projekte einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen werden. Es geht um Steuergelder. Und mit diesen sollte sorgsam umgegangen werden – auch im Verkehrsbereich.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.  
Konto: PSK 7.540.714