

Wilfried Puwein

Wachstumspotentiale des Ostverkehrs

Die politische Liberalisierung Osteuropas schritt überraschend schnell voran. Die Öffnung der Grenzen in den Westen hat sich bereits unmittelbar auf den Personenverkehr nach und durch Österreich ausgewirkt. Mit der Umstrukturierung der Wirtschaft im RGW-Raum wird auch der Güterverkehr mit dem Westen zunehmen. Die Verkehrsinfrastruktur im Osten Österreichs ist für diese absehbaren Belastungen noch wenig gerüstet.

Die jüngsten politischen Veränderungen im Osten haben tiefgreifende Auswirkungen auf die österreichische Verkehrsinfrastruktur Österreich wird nicht nur wichtiges Ausflugs- und Urlaubsziel für Menschen, deren Reisetätigkeit der Eiserne Vorhang bisher eingeeengt hat, auch die Transitreiseströme aus dem Osten nach Italien und Westeuropa werden Österreich in vollem Umfang erfassen Ähnliches ist für den Güterverkehr zu erwarten, wenn sich die RGW-interne Arbeitsteilung auflöst und sich die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ost und West intensivieren Die vorliegende Studie versucht, die Belastungspotentiale für Österreichs Verkehrsinfrastruktur abzuschätzen Um eine Entwicklung wie in den westlichen Bundesländern zu verhindern, sollte die Verkehrspolitik rechtzeitig notwendige Maßnahmen treffen

Starke Zunahme des Ausländerreiseverkehrs in den östlichen Bundesländern

Einen ersten Eindruck über die kommende Verkehrsflut aus dem Osten konnte man zu den Jahreswenden 1988/89 und 1989/90 gewinnen, als zunächst Touristen aus Ungarn und dann aus der ČSFR die neuen

Einkaufs- und Reismöglichkeiten im Westen nützten Vor der Liberalisierung in den Oststaaten war der Ausländerreiseverkehr in Niederösterreich und im Burgenland sehr schwach An den östlichen Grenzübergängen wurden hauptsächlich westeuropäische Touristen als einreisende Ausländer registriert Bereits ab Mitte der achtziger Jahre kamen zunehmend Polen und Ungarn über die Grenze, Ende 1989 folgte die Reiselwelle der Tschechen und Slowaken Die Zahl der über niederösterreichische und burgenländische Grenzstellen nach Österreich einreisenden Ausländer stieg von 3,2 Mill. (1985) auf über 16,4 Mill im Vorjahr (Übersicht 1), ihr Anteil an allen Grenzübertritten nach Österreich erhöhte sich von 2,4% auf 9,6% Besonders dramatisch war die Entwicklung Ende 1988 und 1989 Im Dezember 1988 fuhren 4½mal so viele Ausländer von Ungarn und im Dezember 1989 28mal so viele

Ausländer aus der ČSFR nach Österreich wie im jeweiligen Vergleichsmonat des Vorjahres (Übersicht 2)

Potential des Verkehrs aus dem Osten

Während der Reiseverkehr sofort auf die Ausreiseerleichterungen reagiert hat, stellt sich der Handelsverkehr erst recht langsam auf die geänderten gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Verhältnisse ein Wie hoch ist nun das mögliche Verkehrspotential, das die österreichische Infrastruktur beanspruchen wird? Das Ausmaß der Reisen und der Warentransporte zwischen Staaten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab: Einkommensniveau, touristische Attraktivität, Beschäftigungsmöglichkeiten Struktur und Umfang der Güterproduktion, Außenhandelskonditionen usw

Einen gewissen Anhaltspunkt für die Potentiale des Verkehrsaufkommens ergeben die Bevölkerungszahlen Sie sind nicht nur Richtwert für den möglichen Reiseverkehr, sondern auch für das Potential der Importnachfrage Übersicht 3 teilt die Länder Europas nach ihrer Entfernung zu Österreich ein, gemessen von den

Grenzübertritte einreisender Ausländer

Übersicht 1

	Insgesamt		Burgenland		Niederösterreich	
	In 1 000	1970 = 100	In 1 000	1970 = 100	In 1 000	1970 = 100
1970	83 864	100	831	100	903	100
1980	131 402	157	1 636	197	1 361	151
1985	131 294	157	1 821	219	1 417	157
1988	156 737	187	4 532	545	2 054	227
1989	170 947	204	9 533	1 147	6 873	761

Q Österreichisches Statistisches Zentralamt

Grenzübertritte einreisender Ausländer auf Straße und Bahn

Übersicht 2

	Niederösterreich		Burgenland	
	Straße	Bahn	Straße	Bahn
	In 1 000			
1987 Dezember	41	6	108	21
1988 Jänner	44	7	83	21
Dezember	83	9	488	83
1989 Jänner	84	9	320	60
Dezember	2 310	44	516	97
1990 Jänner	969	123	364	64

Q Österreichisches Statistisches Zentralamt

Potentiale für den Verkehr nach und durch Österreich

Übersicht 3

„Alte“ Potentiale		„Neue“ Potentiale	
	Bevölkerung 1987 in Mill.		Bevölkerung 1987 in Mill.
Insgesamt	397	Insgesamt	188
Anrainerstaaten			
Insgesamt	148	Insgesamt	27
BRD	61	ČSFR	16
Schweiz	7	Ungarn	11
Italien	57		
Jugoslawien	23		
Länder in einer Entfernung von bis zu 300 km ¹⁾			
Insgesamt	56	Insgesamt	55
Frankreich	56	DDR	17
		Polen	38
Länder in einer Entfernung von 300 bis 600 km ¹⁾			
Insgesamt	25	Insgesamt	76
Belgien Luxemburg	10	Ukraine	51
Niederlande	15	Rumänien	23
		Albanien	2
Länder in einer Entfernung von 600 bis 1 000 km ¹⁾			
Insgesamt	168	Insgesamt	30
Spanien	39	Litauen	4
Großbritannien	55	Lettland	3
Dänemark	5	Weißrussland	10
Schweden	8	Moldawien	4
Griechenland	10	Bulgarien	9
Türkei	51		

¹⁾ Luftlinie zwischen Staatsgrenzen

Die Verkehrsbeziehungen mit Ländern in einer Entfernung von 600 km Luftlinie sind meist recht schwach ausgeprägt. Spezielle zwischenstaatliche Beziehungen können dennoch einen intensiven Verkehrsstrom auslösen. Im europäischen Süd-Ost-Verkehr etwa kann Österreich kaum umfahren werden, dementsprechend dicht ist z. B. der Gastarbeiterverkehr aus der und in die Türkei. Die Obst- und Gemüsetransporte von Bulgarien nach Nordwesteuropa belasten Österreich ähnlich.

Insgesamt schafft die Reise- und Wirtschaftsliberalisierung in Ländern Europas bis zu einer Entfernung von 1 000 km Luftlinie zur österreichischen Grenze für den Verkehr nach und durch Österreich eine Zunahme des Bevölkerungspotentials von bisher 400 Mill. auf fast 590 Mill.

Personenverkehr reagiert rasch

Über viele Jahre mußten die Reisebedürfnisse der Bevölkerung in den Oststaaten unbefriedigt bleiben. Die Erholungsgebiete in den Alpen und an der Adria, die kulturellen Sehenswürdigkeiten jenseits des Eisernen Vorhangs waren ihr lange Zeit verschlossen. Auch das reiche Warenangebot in den Geschäften der westlichen Länder zieht die Touristen aus dem Osten an. Die Reisenden müssen sich freilich nach ihrer — noch sehr knappen — finanziellen Decke strecken. Besitzen sie bereits ein Auto, so ist dieses das billigste Urlaubsverkehrsmittel, das außerdem die Möglichkeit zum Kampieren bietet und daher ein sehr devisensparendes Reisen ermöglicht.

Die Motorisierung (Pkw-Dichte) ist ein Indikator für die Einkommenssituation und die Mobilität. Mit 216 Pkw pro 1 000 Einwohner wies die DDR Ende 1987 die höchste Pkw-Dichte unter den Oststaaten auf, gefolgt von der ČSFR und Ungarn (Übersicht 4). Diese Pkw-Dichte hatte die BRD bereits 1969 erreicht. Die rund 8,6 Mill. Pkw der ČSFR, Ungarns und der DDR sind schon jetzt ein beträchtliches Belastungspotential für Österreichs Straßen. Die weitere Ausdehnung der Motorisierung in Osteuropa hängt in erster Linie von der Entwicklung der Wirtschaft ab. In den letzten Jahren nahm der Pkw-Bestand

nächstliegenden Grenzen zu Österreich. Aussagekräftiger wären freilich Distanzen zu Bevölkerungsschwerpunkten unter Berücksichtigung des Ausbaustands und der Länge der Verkehrsverbindungen. Übersicht 3 unterscheidet zwischen „alten“ und „neuen“ Verkehrspotentialen. „Alte“ Verkehrspotentiale sind Länder, deren Staatsbürger schon immer frei ausreisen konnten und deren Wirtschaft marktwirtschaftlich organisiert ist (ausgenommen Jugoslawien), in „neuen“ Verkehrspotentialen erhielten die Bewohner erst im Zuge der jüngsten Entwicklung Reisefreiheit, die Wirtschaft versucht, den Status der Planwirtschaft zu verlassen.

Zwischen Anrainerstaaten entwickeln sich im Normalfall besonders intensive gegenseitige Reise- und Handelsbeziehungen. Österreich ist zudem ein attraktives Freizeitland; für Bewohner der unmittelbar angrenzenden Gebiete lohnen sich auch Tagesausflüge und Kurzurlaube. Das „neue“ Anrainerpotential von 27 Mill. Bürgern aus der ČSFR und aus Ungarn wird vor allem mit dem Wiener Raum enge Verbindungen knüpfen. Ihr Weg zu den wichtigen Märkten in Süddeutschland, der Schweiz und in Oberitalien sowie zu den touristi-

schen Zielen Italiens führt durch Österreich.

Die Liberalisierung im Osten öffnet 27 Mill. Menschen aus den Anrainerstaaten ČSFR und Ungarn sowie 55 Mill. Menschen aus der DDR und Polen den Weg nach und durch Österreich. Für Österreichs Straßen bildet der Bestand von rund 13 Mill. Pkw in diesen Ländern ein beachtliches Belastungspotential.

Die Liberalisierung in Polen und der DDR hat ein Potential von 55 Mill. Menschen erschlossen, das Österreichs Verkehrsinfrastruktur aber voraussichtlich wesentlich stärker frequentieren wird als bisher etwa die gleich weit entfernten Franzosen. Insbesondere der Reise- und Güterverkehr zwischen Polen und Italien bedeutet eine hohe mögliche Transitbelastung.

Die 67 Mill. Bewohner der Ukraine, Rumäniens und Albanien werden voraussichtlich nicht in so naher Zukunft die gleiche Reise- und Handelsfreudigkeit entwickeln wie die Niederländer und Belgier — deren Distanz zu Österreich ungefähr gleich ist — und im österreichischen Straßenverkehr daher nicht ähnlich präsent sein.

Pkw-Dichte in ausgewählten Ländern *Übersicht 4*

Ende 1987

	Pkw pro 1.000 Einwohner	Jahr gleicher Dichte in der BRD
Westeuropa		
BRD	463	1987
Italien	424	1985
Schweiz	418	1984
Frankreich	395	1983
Österreich	355	1978
Belgien	353	1978
Niederlande	349	1978
Osteuropa		
DDR	216	1969
ČSFR	182	1967
Ungarn	156	1965
Jugoslawien	129	1963
Polen	112	1962

Q: UNO Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe 1987 New York 1989

im Osten wohl bedeutend rascher zu als in den westlichen Industriestaaten – in denen sich schon eine Bestand-sättigung abzeichnete –, aber viel langsamer als in der BRD zu dem Zeitpunkt, als die Pkw-Dichte dort ungefähr so hoch war wie heute in den Oststaaten (Übersicht 5). Das große Interesse von westlichen Autoherstellern an Betriebsgründungen im Osten könnte die Motorisierung im Osten beschleunigen

Neben dem Reiseverkehr der Touristen könnte künftig auch der Gastarbeiterverkehr aus den Oststaaten zunehmen. Die Umstellung der Wirtschaft wird voraussichtlich Arbeitskräfte freisetzen, die in den westlichen Ländern Beschäftigung suchen

Pkw-Bestände in ausgewählten Ländern *Übersicht 5*

	Ende 1987 1 000 Pkw	Ø 1980/ 1987 Jährliche Veränderung in %	In der BRD bei gleicher Dichte ¹⁾ Jährliche Veränderung in %
Westeuropa			
BRD	28.304	+2,8	+2,8
Italien	24.307	+4,6	+2,9
Frankreich	21.970	+2,0	+3,8
Niederlande	5.118	+1,7	+5,0
Belgien	3.498	+1,5	+5,0
Schweiz	2.733	+2,8	+3,4
Österreich	2.685	+2,5	+5,0
Osteuropa			
Polen	4.232	+8,6	+20,2
DDR	3.600	+4,3	+10,3
Jugoslawien	3.024	+3,1	+16,2
ČSFR	2.837	+4,3	+13,7
Ungarn	1.660	+7,3	+16,9

Q: UNO Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe 1987, New York 1989 ¹⁾ Jeweils durchschnittliche Veränderung in den letzten sieben Jahren vor dem Jahr der gleichen Dichte wie in der BRD (siehe Übersicht 4)

könnten. Größere Potentiale, die den Personenverkehr durch Österreich ausweiten würden, sind in Rumänien zu vermuten

Bereits jetzt reisen Touristen aus dem Westen in die Oststaaten Verbesserungen des touristischen Angebotes und engere Wirtschaftsbeziehungen werden den West-Ost-Reiseverkehr beleben

Entwicklungen im Güterverkehr

Ein Ausbau des Handelsverkehrs mit Osteuropa wird Österreich nicht nur als Ein- und Ausfuhrland, sondern auch als Transitland berühren Die heimische Verkehrsinfrastruktur werden vor allem Transporte zwischen Italien und der ČSFR, Ungarn Polen sowie zwischen der DDR bzw der BRD und Ungarn, Rumänien und Bulgarien belasten

Bisher konzentrierte sich der Außenhandel der Oststaaten auf den RGW-Raum. Mit dem Westen wurden vornehmlich Roh- und Halbfertigwaren sowie Brennstoffe gegen hochwertige Investitionsgüter ausgetauscht Dementsprechend einseitig sind die Transportbilanzen: Das Transportaufkommen aus der ČSFR und aus Ungarn nach und durch Österreich ist rund viermal so hoch wie jenes in die umgekehrte Richtung.

Gewisse Rückschlüsse auf den Umfang des künftigen Transportvolumens lassen sich aus Pro-Kopf-Außenhandelszahlen ziehen Österreich bezieht pro Kopf der Bevölkerung des Handelspartners mengenmäßig wesentlich mehr Güter aus den östlichen Nachbarländern, als es dorthin liefert Aus der ČSFR etwa wurden 1988 227 kg Waren pro Kopf der ČSFR-Bevölkerung eingeführt aber nur 17 kg dorthin ausgeführt (Übersicht 6) Im Vergleich dazu bezog die Schweiz pro Kopf ihrer Bevölkerung 221 kg Waren aus Österreich und lieferte 61 kg nach Österreich. Mit der Veränderung der Wirtschaftsstrukturen im Osten und dem Abbau von Außenhandelsbeschränkungen werden sich diese großen Unterschiede im Transportaufkommen, wie sie derzeit zwischen dem West-West- und dem West-Ost-Handel bestehen, voraussichtlich verringern. Vor allem der Umfang der Lieferungen aus dem We-

Außenhandel Österreichs mit ausgewählten Ländern *Übersicht 6*

1988

	Exporte		Importe	
	1 000 t	kg pro Kopf ¹⁾	1 000 t	kg pro Kopf ¹⁾
BRD	6.145	101	8.683	146
Italien	4.380	77	1.911	34
Schweiz	1.546	221	425	61
Frankreich	733	13	646	12
Jugoslawien	455	20	1.112	48
Polen	559	15	2.522	66
Ungarn	437	40	2.267	206
DDR	334	20	627	37
ČSFR	270	17	3.626	227

Q: Österreichisches Statistisches Zentralamt. ¹⁾ Pro Kopf der Bevölkerung des Handelspartners

sten in den Osten wird beträchtlich wachsen. Die Unpaarigkeit der Transportbeziehungen könnte abnehmen, wenn der Osten mehr Konsumgüter aus dem Westen einführt und höher verarbeitete Waren ausführt Würden Österreichs östliche Nachbarn – Ungarn und die ČSFR – pro Kopf ihrer Bevölkerung ebensoviel Waren aus Österreich beziehen wie z B die Bundesrepublik Deutschland, so wäre das Transportaufkommen im Ausfuhrverkehr in diese Länder rund viermal so hoch wie derzeit Die Kohleförderung und Teile der Grundstoffindustrie werden im Osten zur Zeit mit erheblichen Subventionen unterstützt. Mit einem Subventionsabbau würden vermutlich die Massengütertransporte nach Österreich abnehmen.

Noch größer ist das Wachstumspotential des Güterverkehrs von Italien durch Österreich in die ČSFR,

Außenhandel Italiens und der BRD mit ausgewählten Ländern *Übersicht 7*

1987

	Exporte		Importe	
	1 000 t	kg pro Kopf ¹⁾	1 000 t	kg pro Kopf ¹⁾
Italien				
BRD	9.083	149	13.237	217
Niederlande	2.797	186	4.533	302
Belgien	1.694	169	3.785	379
Dänemark	339	68	470	94
ČSFR	97	6	568	36
Polen	94	2	1.496	39
DDR	89	5	372	22
Ungarn	143	13	1.055	96
BRD				
Jugoslawien	659	29	1.390	60
Griechenland	873	87	1.107	111
Ungarn	724	66	1.560	142
Rumänien	94	4	1.074	47
Bulgarien	282	31	245	27

Q: WIFO-Datenbank. ¹⁾ Pro Kopf der Bevölkerung des Handelspartners

nach Ungarn, Polen und in die DDR (Übersicht 7) Eine Annäherung des Güterausstausches an die Struktur des Außenhandels zwischen Italien und der Bundesrepublik Deutschland würde den Transitverkehr auf der Südwest-Nordost-Achse durch Öster-

Ein großes Wachstumspotential für den Güterverkehr durch Österreich liegt im Transitverkehr zwischen Italien und der ČSFR, Ungarn, Polen sowie der DDR. Rechtzeitige verkehrspolitische Maßnahmen sollten ähnliche Zustände wie im Transit Italien—BRD verhindern.

reich mehr als verzehnfachen Ähnliche Wachstumspotentiale dürften im Nordwest-Südost-Transit liegen, wesentlich dafür sind neben der Verwirklichung der Marktwirtschaft entsprechende Freihandelsabkommen mit den Oststaaten

Rechtzeitige verkehrspolitische Maßnahmen

Der Reiseverkehr aus dem Osten verursachte bereits im letzten Jahr erhebliche Engpaßprobleme im österreichischen Straßennetz Das aufgezeigte Potential des Güterverkehrs aus und nach dem Osten wird selbst unter optimistischen Annahmen kaum in diesem Jahrzehnt ganz zum Tragen kommen Angesichts der langen Planungs- und Bauphase von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollten aber bald Maßnahmen zur Bewältigung der zu erwartenden Verkehrsströme getroffen werden Vor allem gilt es, die Beeinträchtigung der Umwelt durch den Verkehr zu verhindern Für die Verkehrspolitik stellen sich zwei grundsätzliche Fragen:

- Kann die drohende Verkehrslawine abgefangen bzw in andere Staaten umgeleitet werden?
- Wie kann der Verkehr unter der Bedingung minimaler Umweltbelastungen nach und durch Österreich geführt werden?

Die Voraussetzungen zur Lösung dieser Fragen sind im Güter- und Personenverkehr recht verschieden Die gegenwärtigen bilateralen und multilateralen Abkommen über den grenzüberschreitenden *Personenverkehr* ermöglichen einen freien Individualverkehr Der Linienbusverkehr bedarf bilateraler Konzessionen, der Ge-

genheitsverkehr unterliegt gewissen steuerlichen Bestimmungen Den Bahnverkehr regeln die nationalen Bahnverwaltungen 1989 reisten 94% der Ausländer auf der Straße und nur 5% mit der Bahn nach Österreich, an der niederösterreichischen Grenze 80% bzw 3% (die übrigen über den Flughafen Schwechat), an der burgenländischen Grenze 89% bzw 11%. Die Möglichkeiten, den Pkw-Verkehr auf Massenverkehrsmittel umzuleiten, sind eher gering Raschere Bahnverbindungen zu niedrigen Tarifen könnten vor allem den Städtetourismus mit der Bahn fördern Gut organisierte und preisgünstige Pauschalangebote (einschließlich Unterkunft und Verpflegung) für Bahn- und Busreisen würden auch im Urlaubsverkehr den Anteil der Massenverkehrsmittel erhöhen Allerdings dürfte individuelles Reisen in den Westen für die Menschen aus den Oststaaten so attraktiv sein, daß Pkw-Besitzer wahrscheinlich kaum bereit sind, ein Massenverkehrsmittel für ihre Westreisen zu benutzen.

Information der an einer Österreich-Reise Interessierten und strenge Kontrollen des technischen Zustands der Fahrzeuge an den Grenzen sollten helfen, die Schadstoffemissionen der einreisenden Kraftfahrzeuge zu verringern.

Während die Bahn im Personenverkehr mit dem Osten nur wenig Bedeutung hat, ist sie im *Güterverkehr* das weitaus wichtigste Transportmittel (Übersicht 8) — ganz im Gegensatz zum Westverkehr, den bereits der Straßengüterverkehr dominiert Die Bahn war im Ostverkehr bisher durch die Planwirtschaft der RGW-Länder und die Warenstrukturlieferungen von Massengütern begünstigt Liefertermine wurden bei Abschlüssen mit Unternehmen im Westen meist längerfristig fixiert; den Transportweg schrieb meist der Partner im Osten vor, und er konnte entsprechend geplant werden Weiters sind die Vertragspartner überwiegend Großbetriebe, die über eigene Gleisanschlüsse verfügen Im Verkehr zwischen den an der Marktwirtschaft orientierten westlichen Staaten ist die prompte Lieferfähigkeit, die die Bahn oft nicht gewährleisten kann ein entscheidendes Wettbewerbskriterium Außerdem ist die Straßeninfrastruktur im Westen viel besser ausgebaut Der

Verteilung des Transportaufkommens an den Grenzen *Übersicht 8*

1985

	Bahn	Straße	Schiff
	Anteile in %		
<i>Auslandeländer</i>			
Österreich	54,5	31,5	14,0
BRD	30,3	62,7	7,0
Italien	36,2	63,8	
Jugoslawien	78,0	18,7	3,3
ČSFR	83,1	15,9	1,0
Ungarn	85,4	10,4	4,2
<i>Einlandeländer</i>			
Österreich	46,8	44,7	8,5
BRD	36,2	58,2	5,6
Italien	23,8	76,2	
Jugoslawien	62,6	22,8	14,6
ČSFR	68,1	17,2	14,7
Ungarn	74,7	15,0	10,3

Q: Zajic, H „Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich 1985“ Statistische Nachrichten 1986 41 (12) S 935-937

Güterverkehr der Oststaaten ist generell noch stark an die Schiene gebunden (Übersicht 9). Während in der Bundesrepublik Deutschland bereits doppelt so viel auf der Straße transportiert wird wie auf der Schiene, ist das Volumen des Schienenverkehrs in der DDR fast viermal so groß wie im Straßenverkehr In Ungarn ist der Straßengüteranteil bereits relativ hoch, aber noch wesentlich niedriger als in Österreich.

Die Verkehrspolitik strebt in den westlichen Ländern wieder einen höheren Bahnanteil an, in den Oststaaten ist er das Ergebnis einer unterentwickelten Transportstruktur

Die Umstellung auf ein marktwirtschaftliches System dürfte den Straßengüterverkehr im Osten fördern Auch im Außenhandel der Oststaaten wird die Tendenz, mehr mit dem Lkw zu transportieren, zunehmen.

Die Entwicklung des grenzüber-

Bedeutung der Verkehrsträger im Gütertransport ausgewählter Länder *Übersicht 9*

1987

	Bahn	Straße	Binnenschifffahrt
	Anteile in %		
Österreich ¹⁾	48,4	44,6	7,0
BRD	27,0	54,1	18,9
Schweiz ²⁾	50,0	49,5	0,5
ČSFR	72,4	22,7	4,9
DDR	76,6	20,3	3,1
Ungarn	59,5	34,9	5,6
Polen	75,4	23,7	8,9

Q: ECE, UNO, Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe 1987, New York, 1989 Gütertransport in t-km ohne Rohrleitungen — ¹⁾ WIFO-Schätzung

schreitenden Güterverkehrs läßt sich über die bilateralen Straßenverkehrsabkommen steuern. Österreich hat durchaus die Möglichkeit, über die Vergabe von Fahrgenehmigungen für Straßentransporte den Ostverkehr zu begrenzen. Im Straßengüterverkehr wurden 1989 24.000 Einzel- und 30 Dauergenehmigungen im Verkehr mit Ungarn und 12.000 Einzel- und 153 Dauergenehmigungen im Verkehr mit der ČSFR erteilt (im Vergleich dazu 258.000 Einzel- und 75 Dauergenehmigungen im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland). Ein Festhalten an der Zahl dieser Kontingente würde das zusätzliche Verkehrsaufkommen zwangsläufig auf Bahn und Schiff verlagern oder im Drittlandverkehr mit Lkw an Österreich vorbeileiten.

Das österreichische Autobahnnetz

im Westen und Süden nähert sich seinem Vollausbau. Im Osten ist die Anschlußautobahn nach Ungarn im Bau bzw. in Planung. Ein Anschluß an die

Schwachstellen in der österreichischen Verkehrsinfrastruktur

Autobahn Prag-Brünn-Preßburg in der ČSFR steht derzeit noch nicht fest. Die Verkehrsflut zum Jahresende hat die Engpässe auf der Preßburger, Brünner, Znaimer und Prager Straße (Oberösterreich) deutlich vor Augen geführt. Die Westautobahn, die Pyhrnstrecke im aktuellen Ausbaustand sowie das Straßennetz im Raum Wien werden dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen zu den Hauptreisezeiten kaum gewachsen sein.

Der Ausbau der Süd-, West- und Pyhrnbahn hat nunmehr einen höheren Dringlichkeitsgrad, ein leistungsfähiges Gütertransportangebot erscheint dabei ebenso wichtig wie rasche Reisezüge. Die Wasserstraße Donau gewinnt nicht nur durch die Liberalisierung im Osten, sondern auch durch die baldige Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals an Bedeutung. In Österreich erzwingen noch einige Flußabschnitte bei ungünstiger Wasserführung die Einstellung des Schiffsverkehrs. Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollte nicht nur darauf geachtet werden, daß die Bevölkerung von den bestehenden bzw. zu erwartenden Umweltbelastungen befreit wird, sondern auch daß neue Verkehrsbauten keine zusätzlichen Erschwernisse schaffen.