

industrieforum aktuell

Knut Consemüller
Lorenz Fritz
Ewald Novotny
Richard Schenz

Wachstumsimpulse für Österreich

Im Jahr 2002 ist das Bruttoinlandsprodukt in der EU um nur knapp ein Prozent gewachsen, in den USA hingegen um mehr als zwei Prozent. Auch wenn man die letzten fünf oder zehn Jahre als Vergleichsbasis heranzieht, ergibt sich ein gewaltiger Wachstumsvorsprung der USA: Mehr als drei Prozent Wachstum der US-Wirtschaft im Durchschnitt der letzten zehn Jahren stehen einem EU-Wachstum von nur wenig mehr als zwei Prozent gegenüber. Und Österreich bildet leider keine – positive – Ausnahme, sondern liegt mehr oder weniger exakt im EU-Trend.

Mit der Frage, wie Wachstumsimpulse von der Wirtschaftspolitik unterstützt werden können, befaßt sich das Industrieforum der vorliegenden Ausgabe. Dass diese Überlegungen zu Beginn einer neuen Gesetzgebungsperiode mit großen Reformaufgaben angestellt werden ist kein Zufall, sondern spiegelt die Hoffnung auf Umsetzung zukunftsweisender Ideen wider. Dass sämtliche Beiträge ohne Kenntnis der konkreten Zusammensetzung der österreichischen Bundesregierung verfaßt wurden, spricht für die grundlegende Unabhängigkeit notwendiger Wachstumsimpulse von der politischen Farbenlehre.

Knut CONSEMÜLLER, Vorsitzender des Rates für Forschung und Technologieentwicklung, befaßt sich mit dem Bereich der Forschungs- und Technologiepolitik und skizziert die in diesem Bereich gegebenen inhaltlichen und strukturellen Aufgabenstellungen und Herausforderungen. Er konstatiert mit Befriedigung, dass Forschung und Innovation, sowohl auf europäischer Ebene wie in Österreich, endlich ins Zentrum der politischen Diskussion gerückt sind.

Der Generalsekretär der Industriellenvereinigung, Lorenz FRITZ, streicht in seinem Beitrag heraus, dass die Erfüllung divergierender (ökonomischer und gesellschaftlicher) Wünsche nur vor dem Hintergrund eines stabilen wirtschaftlichen Wachstums möglich sind. Um dieses Wachstum zu erreichen und zu sichern, sind neben vermehrten Investitionen in die Zukunft (Forschung, Bildung, Infrastruktur) insbesondere die Beseitigung kurzfristiger Wachstumsbremsen und ein genau definierter Stufenplan zur Entlastung im Steuer- und Abgabebereich notwendig.

Zwei Beiträge befassen sich mit dem Themenbereich Infrastruktur: Ewald NOVOTNY und Richard SCHENZ weisen übereinstimmend darauf hin, dass steigendes Verkehrsaufkommen eine unvermeidbare Folge wachsender Produktivität und damit intensiverer Arbeitsteilung ist. Entscheidend ist daher, das wachsende Verkehrsaufkommen in einer akzeptablen Form zu bewältigen.

Ewald NOVOTNY, Vizepräsident der Europäischen Investitionsbank, weist in seinem Beitrag insbesondere auf die gesamteuropäische Einbettung der nationalen Verkehrspolitik hin, auf die daraus sich ergebenden Herausforderungen und den hohen Investitionsaufwand.

Richard SCHENZ, Kapitalmarktbeauftragter der österreichischen Bundesregierung und mit Themen der Verkehrspolitik im Rahmen der Industriellenvereinigung befaßt, fordert, auf die (politische) Bevorzugung einzelner Verkehrsträger zu verzichten und statt dessen der Optimierung der Verkehrsnetze in einem abgestimmten Prozess zwischen allen Verkehrsträgern Vorrang einzuräumen.

Knut Consemüller

Foto
2002/2
Seite 3

Wohlstand durch Forschung und Innovation

Forschungs-, Technologie- und Innovationspolitik (FTI-Politik) hat in der Europäischen Union im Rahmen des Lissabon-Prozesses eine neue Dimension erhalten ist auch national erfreulicherweise weiter in das **Zentrum der politischen Diskussion** gerückt. Die Bedeutung von FTI für Wirtschaftswachstum, Standortqualität und für die langfristige Sicherung hochqualifizierter Arbeitsplätze steht außer Streit.

Vor diesem Hintergrund hat der RFT am 3. Dezember 2002 einvernehmlich einen **Nationalen Forschungs- und Innovationsplan** beschlossen. Dieser formuliert – den Zielsetzungen der Bundesregierung folgend – das Ziel der Erhöhung der F&E-Quote gemessen am Bruttoinlandsprodukt auf 2,5% im Jahre 2005 und auf 3,0% im Jahre 2010. Für eine Reihe von weiteren Indikatoren wird angestrebt, den Mittelwert der EU-Top 5 bzw. bei besonders großem Rückstand zu mindestens den EU-Schnitt zu erreichen.

Zwischen 2000 und 2002 wurden die F&E-Ausgaben des Bundes von €1,225 Mrd. auf €1,457 Mrd. erhöht. Um die F&E-Quote im vorgesehenen Ausmaß anzuheben ist jedoch eine weitere deutliche Ausweitung der öffentlichen F&E-Budgets schon ab 2003 unumgänglich notwendig. Der RFT fordert eine verbindliche mittelfristige **Finanzplanung für die F&E-Budgets** und empfiehlt den Aufbau einer Forschungs-Nationalstiftung, die beispielsweise aus zweckgewidmeten Erträgen der Österreichischen Nationalbank zu speisen wäre.

Um Österreich am Aufbau des Europäischen Forschungsraums erfolgreich partizipieren zu lassen, empfiehlt der RFT die Entwicklung einer kohärenten **Internationalisierungspolitik**. Eine Steigerung der Beteiligung österreichischer Akteure am 6. Rahmenprogramm sowie eine Erhöhung der Rückflussrate wird angestrebt und ist durch entsprechende Maßnahmen zu unterstützen.

Im Rahmen des Offensivprogramms der Bundesregierung wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe neuer Programme implementiert. Diese sind fort-

zusetzen und – wo notwendig – durch neue Programmlinien zu ergänzen. Die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses, die Förderung von Frauen in Wissenschaft und Forschung, die Forcierung von High-Tech-Unternehmensgründungen oder die Hebung des öffentlichen Bewusstseins für FTI sind hier beispielsweise anzuführen. Ein wesentliches Element stellt die Konzentration auf Bereiche mit großen Zukunftspotentialen, wie Bio- oder Nanotechnologie, dar.

Der RFT legt einen besonderen strategischen Schwerpunkt auf die **außeruniversitäre Forschungslandschaft**. Zum Ausbau ihrer Brückenfunktion zwischen Wissenschaft und Wirtschaft wird eine massive Ausweitung des Mitteleinsatzes sowie ein entsprechendes Bündel an Programmlinien, insbesondere auch für den Ausbau der Forschungskapazität an Fachhochschulen, vorgeschlagen.

Die Verfügbarkeit von gut ausgebildetem Personal ist für eine F&E-Offensive von besonderer Bedeutung. Ohne Gegensteuerungsmaßnahmen würde bis 2005 eine Lücke zwischen Angebot und Nachfrage an **Humanressourcen** entstehen. Personenbezogene Programme sowie die Schaffung verbesserter gesetzlicher Rahmenbedingungen für internationale Forschermobilität sind unabdingbar.

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Strategien ist eine **Reform der bestehenden Strukturen** notwendig. Der RFT empfiehlt dazu eine Bereinigung der Kompetenzen auf Bundesebene, die Implementierung einer strategischen Bund-Bundesländer-Koordination und eine Neugestaltung der Landschaft der Förderinstitutionen. Dabei sollte eine klare Trennung zwischen strategischer und operativer Ebene, eine Bereinigung überlappender Förderprogramme sowie eine Fokussierung der Förderstellen auf jeweilige Kernkompetenzen erfolgen.

Dr. Knut Consemüller ist Vorsitzender des Rates für Forschung und Technologieentwicklung (RFT)

Lorenz Fritz

Zukunftssicherung durch Wachstum

Trotz immer wieder vorgebrachter Kritik am Wirtschaftswachstum haben wir uns daran gewöhnt, Wachstum als selbstverständlich hinzunehmen. Wir erwarten eine zunehmende Beschäftigung, höhere Realeinkommen, steigende Unternehmenserträge, die nachhaltige Finanzierung unseres hochentwickelten Sozialsystems und eine saubere Umwelt durch die Umsetzung des Konzepts ökologischer Nachhaltigkeit. Gleichzeitig fordern wir eine Entlastung der Bürger und Unternehmen durch eine Reduktion der Steuer- und Abgabenquote und zusätzliche Mittel für Aus- und Weiterbildung, Forschung und Entwicklung und den Ausbau der Infrastruktur; und das alles bei einem über den Konjunkturzyklus ausgeglichenen Budget. **Es gibt nur ein einziges Mittel, um all diese – zum Teil miteinander in Konflikt stehenden – Ziele in Einklang zu bringen und weitgehend zu verwirklichen, und das heißt Wirtschaftswachstum.**

Die von der EU im Jahr 2000 gestartete Lissabonstrategie mit dem Ziel, Europa bis 2010 zum dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum zu machen, ist nichts anderes, als eine breit angelegte **Wachstumsagenda**. Wenn die Mitteilung der EU-Kommission zur Industriepolitik vom Dezember vergangenen Jahres die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und damit die Stärkung der ersten Säule der Nachhaltigkeit ins Zentrum der Überlegungen stellt, so hat sie ebenfalls höheres Wirtschaftswachstum im Auge.

Was fehlendes oder ungenügendes Wirtschaftswachstum für Europa bedeutet, wird in der gegenwärtigen Konjunkturschwäche schmerzlich bewusst: steigende Arbeitslosenraten, explodierende Budgetdefizite, akute Finanzierungsprobleme der sozialen Sicherungssysteme, massive Einschränkungen der Investitionen und damit letztlich Gefährdung des längerfristigen Wachstumspotentials. Ein Teufelskreis.

Unbestritten stellt die internationale Konjunktur einen wesentlichen Bestimmungsgrund für die wirtschaftliche Dynamik Österreichs dar. Aber wie die

unterschiedlichen Wachstumsraten der verschiedenen EU-Länder belegen, bleibt noch **genug Raum für eine nationale Wachstumspolitik** bzw. für eine besonders effiziente nationale Umsetzung der in Lissabon definierten europäischen Wachstumsstrategie.

Eine solche Strategie muss auf drei Säulen beruhen:

- Sicherheit und Vorhersehbarkeit für Investoren und Konsumenten durch einen zeitlich und umfangmäßig genau definierten Stufenplan zur Entlastung im Steuer- und Abgabenbereich schaffen,
- kurzfristige Wachstumsbremsen beseitigen, und
- durch vermehrte Investitionen in die Zukunft das mittelfristige Wachstumspotential der österreichischen Volkswirtschaft steigern.

Da das Thema Zukunftsinvestitionen in den anderen Beiträgen näher behandelt wird, beschränke ich mich auf einige Anmerkungen zu den beiden ersten Punkten.

Wenn heute ein **Unternehmen** größere, über mehrere Jahre wirksame Investitionen plant, ist es nicht nur mit den Unwägbarkeiten der internationalen politischen Situation und der internationalen Konjunktur konfrontiert, sondern auch mit **zahlreichen hausgemachten Fragezeichen**. Wie entwickeln sich die Unternehmenssteuern und die Lohnnebenkosten, kommt es zu einer modernen Gruppenbesteuerung, wird die Ökologisierung des Steuersystems vorangetrieben, welche zusätzliche Belastungen können sich aus dem Titel erneuerbare Energie und Kyotostrategie ergeben, was ist in Zukunft für die Transportkosten anzusetzen? Die Summe dieser Unsicherheiten schlägt sich in Kauf- und Investitionszurückhaltung und geringerem Wirtschaftswachstum nieder.

Die Lösung der großen Probleme, wie die Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung des Sozialsystems, die Staatsreform und die Neudefinition der Staatsaufgaben, ist ein absolutes Muss, benötigt aber Zeit für die Umsetzung und ist unter den Bedingungen geringen Wirtschaftswachstums besonders schwer

durchzusetzen. Daher bedarf es **kurzfristig wirksamer, wachstumsstimulierender Maßnahmen**, wie eine drastische Verkürzung und Vereinfachung von Genehmigungsverfahren, einen Relaunch von Unternehmensgründungsinitiativen, rasch bereitzustellende Mittel zur Beseitigung des Rückstaus bei Forschungsförderungsanträgen, eine unbürokratischere Abwicklung der steuerlichen Forschungs- und Ausbildungsförderung, eine weitere Flexibilisierung des Arbeitsrechts und der Ladenöffnungszeiten, eine beschleunigte Umsetzung von e-government, die Einführung einer Kleinen AG, ein pro-

aktives Herangehen zur Realisierung von PPP-Modellen auf breiter Basis, u.s.w.

Die skizzierte Drei-Säulenpolitik würde eine Aufbruchsstimmung in unserem Land entstehen lassen, klare Zukunftsperspektiven zeichnen und Optimismus schaffen und damit brachliegende Wachstumspotentiale freisetzen.

Dkfm.Lorenz Fritz ist Generalsekretär der Industriellenvereinigung

Ewald Nowotny

Foto
2001/3
Seite 3

Infrastrukturpolitik vor großen Herausforderungen

Der Bereich der Infrastrukturpolitik ist mit **zwei großen Herausforderungen** konfrontiert:

▣ Ausbau und Erweiterung des Europäischen Binnenmarktes bewirken, dass Nachfrageentwicklungen und damit Planungsperspektiven unter gesamteuropäischen Perspektiven erfasst werden müssen. Infrastrukturpolitik erfolgt damit, selbst dort, wo sie formal nicht unter EU-Kompetenz fällt, zunehmend auf europäischer Ebene. Es liegt im massiven Interesse Österreichs, an dieser „**europäischen Infrastrukturpolitik**“ aktiv mitzuwirken. Das erfordert aber die Bereitschaft und Fähigkeit, langfristig (realistische) Ziele und Strategien zu entwickeln und dafür im europäischen Rahmen Verständnis und Verbündete zu gewinnen. Versuche, im „letzten Moment“ europäische Entwicklungen zu blockieren, werden dagegen in der Regel erfolglos, wenn nicht sogar kontraproduktiv, sein.

▣ Die **demographische Entwicklung** Europas, die in Österreich noch ausgeprägter zu erwarten ist, erfordert schwierige langfristig orientierte wirtschafts- und gesellschaftspolitische Entscheidungen, die für die Infrastrukturpolitik mit ihren langen Planungs- und Ausreifungszeiten von besonderer Bedeutung sind. Je nachdem, ob eine „Alterung der Gesellschaft“ akzeptiert oder ein Ausgleich durch verstärkte Migration gesucht wird, werden sich sehr unterschiedliche Anforderungen im Infrastrukturbereich ergeben, die entsprechend langfristige Vorplanungen erfordern.

Beide angeführten, grundlegenden Aspekte gelten für eine Vielzahl von Infrastrukturbereichen, wie Energie, Kommunikation, Gesundheitswesen, Wohnbau, etc. Im folgenden soll aber nur auf den Sektor eingegangen werden, wo sich die „europäische Perspektive“ am unmittelbarsten stellt. Es ist dies der Bereich Verkehr, der von der Dynamik des Europäischen Binnenmarktes und im Speziellen der EU-Erweiterung in besonderem Maß betroffen ist.

Wie in der Wirtschaftswissenschaft seit Adam Smith bekannt, beruht der **Wachstums- und Wohlstandseffekt** größerer Märkte auf den Faktoren intensivere Arbeitsteilung und stärkerer Wettbewerb. Intensivere Arbeitsteilung bedeutet notwendiger Weise höheres Verkehrsaufkommen. Es kann realistischer Weise daher nicht darum gehen, das Verkehrsaufkommen beschränken zu wollen. Wohl aber sollte es darum gehen, dieses **wachsende Verkehrsaufkommen in ökologisch und sozial akzeptabler Form zu bewältigen**. Hier kommt dem Verhältnis Straße-Schiene besondere Bedeutung zu. Die EU-Kommission hat eine Reihe von Vorschlägen entwickelt, durch die erreicht werden soll, nach Zeiten ständiger Marktanteils-Verluste die Stellung der Bahn wieder zu stärken.

Grundlegend ist hierfür das „Weißbuch zur Verkehrspolitik“ als Entwurf für eine umfassende **europäische Öffnung der bisher strikt nationalen Bahnsysteme**. Gleichzeitig arbeitet eine „High Level Working Group“ (der der Verfasser als Vertreter der EIB angehört) an einer Neufassung der Planung der Transeuropäischen Netze

(TENS). Dabei geht es nicht nur um den für die Öffentlichkeit spektakulären Ausbau der Hochgeschwindigkeitszüge für den Personenverkehr, wo für Österreich die Weiterführung des „TGV EST“ Paris-Strasbourg über München-Wien-Budapest von besonderem Interesse ist. Wirtschaftlich wichtiger ist das Konzept der „European Rail Freight Networks“, d.h. eines Hochleistungsverbundes im Frachtbereich.

Für Österreich von besonderer Bedeutung ist selbstverständlich der **Ausbau leistungsfähiger Verbindungen mit den neuen EU-Mitgliedsstaaten**. Im Bereich des Flugverkehrs ist es dem Flughafen Wien gelungen, eine „Drehkreuz-Funktion“ zu erlangen, was einen erheblichen Standortvorteil für die österreichische Wirtschaft darstellt. Es wird wichtig sein, diese Funktion für die Zukunft noch zu verstärken, was eine erfolgreiche Koordinierung mit „Nachbarn“ (u.a. Bratislava) und Mitbewerbern erfordert. Weniger erfolgreich war Österreichs „Nachbarschafts-Politik“ dagegen im Bereich der übrigen Verkehrsträger Straße, Bahn und Binnenschifffahrt. Es sind vor allem politisch-administrative Probleme, die dazu führen, daß (Ost-) Österreich von den großen europäischen Verkehrsachsen „umfahren“ werden könnte.

Eine „Zukunfts-kompatible“ europäische Verkehrspolitik erfordert gewaltige **Investitionen** in den Bereichen Transportwege, Signal- und Sicherheitsanlagen und rollendes Material. Dies ist einerseits eine Wachstumschance für die entsprechenden Wirtschaftsbereiche, eröffnet andererseits aber auch gewaltige Herausforderungen im Bereich der Finanzierung. Die Lage der öffentlichen Haushalte und die Regulierungs- und Eigentumsstrukturen im Verkehrsbereich erzwingen hier vielfach neue Lösungen, wobei das Beispiel Großbritanniens freilich auch drastisch gezeigt hat, daß ein Engagement des Staates bei der grundlegenden Infrastruktur volkswirtschaftlich unumgänglich ist. Es wird daher vielfach darum gehen, verschiedene **Formen der öffentlich-privaten Misch-Finanzierung (PPPs)** zu entwickeln. Die Europäische Investitionsbank, als „Hausbank“ der EU der größte Infrastruktur-Financier Europas, ist gerne bereit, ihre entsprechenden Erfahrungen auch der österreichischen Verkehrspolitik zur Verfügung zu stellen.

Univ. Prof. Dr Ewald Nowotny ist Vizepräsident der Europäischen Investitionsbank.

Foto
2002/3
Seite 8

Richard Schenz

Gezielte Verkehrsinfrastrukturpolitik schafft Wachstum

Würde man den Straßenkritikern Glauben schenken, so entsteht Straßenverkehr fast ausschließlich nur wegen eines infrastrukturellen Überangebots an Straßen („Wer mehr Straßen sät, erntet mehr Verkehr“). Diesem Ansatz folgend, wäre allein die Verbesserung und der Ausbau von Straßen zwangsläufig für den Großteil zusätzlicher negativer Auswirkungen verantwortlich. Der Umkehrschluss würde bedeuten: Keine neuen Straßen – kein zusätzlicher Verkehr.

Allerdings zeigen die Verkehrsprognosen, dass auch der geringe Infrastrukturausbau der letzten Jahre den Verkehrsanstieg nicht aufhalten konnte. Und die Folgewirkungen des prognostizierten Transportaufkommens des Gesamtverkehrs (zwischen 1999 und 2015 eine Steigerung um 50%) werden auch ohne Verkehrsausbau nicht gemildert werden.

Aus Sicht der Wirtschaft ist daher der Ausbau des Verkehrsnetzes nicht als Gefahr (der Generierung von Ver-

kehr) zu verstehen, sondern vielmehr als Chance. **Denn ein nicht erreichbarer Wirtschaftsraum ist ein toter Wirtschaftsraum und Infrastrukturknoten sind vielmehr Wohlstandsknoten – so, wie Verkehrsachsen Wohlstandsachsen sind.**

Unseren heutige Wohlstand verdanken wir der arbeitsteiligen Wirtschaft, denn mehr Arbeitsteilung schafft höhere **Produktivität**. Es stimmt, dass Arbeitsteilung auch den Transport von Gütern zwischen verschiedenen Produktionsstätten induziert. Das Ziel ist dabei aber nicht, die Infrastruktur für den Verkehr verantwortlich zu machen, sondern über das Angebot auch die Nachfrage zu steuern.

Studien haben bereits ausreichend bewiesen, dass zwischen Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsentwicklung ein kausaler Zusammenhang besteht. Die Ausstattung eines Raumes mit Verkehrsinfrastruktur bestimmt die Entfaltung ökonomischer Aktivitäten.

Durch die EU-Erweiterung und einem gezielten Infrastrukturausbau erhalten bisher abgeschottete ländliche Regionen die Chance, sich durch Neuausrichtung auf die benachbarten Wirtschaftszentren jenseits der Grenzen wirtschaftlich und gesellschaftlich zu entwickeln – Wirtschaftsimpulse für benachteiligte Gebiete entstehen.

Alle Studien zeigen auch deutlich, dass **Verkehrsnetze nicht vordergründig Verkehrserzeuger sind, sondern das Fundament der Raumerschließung und der Erreichbarkeit**, weil sie die Standortausstattung bzw. die räumliche Lage eines Standortes definieren. Die Erreichbarkeit differenziert und strukturiert also den Raum und ist die Ursache räumlicher Disparitäten. Die Ausgaben der Berufstätigen am Wohnort steigen, die regionale Kaufkraft nimmt zu, langfristig steigt auch das Ausbildungs- und Lohnniveau.

Aus Sicht die Industrie ist mit dem **Generalverkehrsplan** ein mutiger, großer und richtiger Schritt gesetzt worden – allerdings nur ein erster Schritt. Nun gilt es, die im Generalverkehrsplan enthaltenen Ausbaumaßnahmen rasch umzusetzen. Dafür sind neue **Finanzierungsmöglichkeiten** zur beschleunigten Fertigstellung der vorrangigen Strecken sicher zu stellen: Kern dafür sind die Ergänzung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel durch privates Kapital und private Initiative im Rahmen von Public-Private-Partnerships sowie eine stärkere Nutzung von EU-Mitteln für Infrastrukturvorhaben (TEN-Strecken).

Auch für den Verkehrsbereich muss das Prinzip der Nachhaltigkeit gelten. Aber das ist auch eine Absage an politische Vorstellungen, dass wir – aus ökologischen Gesichtspunkten – einfach nichts mehr bauen müssen und den Verkehr sich selbst überlassen.

Da die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs wegen des mehrfach größeren Verkehrsvolumens und des weniger umweltfreundlichen Betriebes erheblich größer sind als jene des Schienenverkehrs, aber erfahrungsgemäß das Verlagerungspotential zur Schiene beschränkt ist, wird es notwendig sein, sich in der Zukunft noch mehr mit der **umweltfreundlichen Gestaltung des Straßenverkehrs** als dem weitaus größten Verkehrsanteil auseinander zu setzen.

Um dabei für die nächsten Jahrzehnte und Generationen das Verhältnis zwischen sozialer und wirtschaftlicher Notwendigkeit des Verkehrs einerseits und des nachhaltigen Umgangs mit den damit verbundenen Ressourcen andererseits zu ermöglichen und umzusetzen, ist ein umfassendes und wirksames **Verkehrsmanagement** erforderlich. Für die Verbesserung der

Qualität infrastruktureller Leistungen sind neue Technologien erforderlich.

Im Sinne einer intermodalen Handlungsweise und einer forcierten Verkehrskooperation fordert die Wirtschaft verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanungen und –konzepte. Es soll zu keiner Forcierung eines Verkehrsträgers zu Lasten eines anderen kommen, sondern zu einer **Optimierung der Verkehrsnetze als abgestimmten Prozess zwischen allen Verkehrsträgern**.

Ein effizienter und gut funktionierender Schienenverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie. Die Industrie tritt für eine umfassende und konsequente **Liberalisierung im Schienenverkehr** ein, um die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. Für den Wettbewerb muss neuen Mitbewerbern ein hohes Maß an Rechtssicherheit geboten und ähnlich wie im Telekommarkt der Markteintritt alternativer Anbieter erleichtert werden.

Die aktuellen Forderungen der Industrie, um Wachstumsimpulse durch gezielte Verkehrsinfrastrukturpolitik besser zu nutzen:

- Rasche Umsetzung der im Generalverkehrsplan enthaltenen infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen (Anbindung an die Transeuropäischen Netze und TINA-Strecken Mittel- und Osteuropas)
- Beschleunigung des Ausbaus vorrangiger Strecken unter dem Einsatz von PPP-Modellen
- Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren im Straßen- und Schienenbereich,
- Eine mit den Nachbarländern abgestimmte und grenzüberschreitende Verkehrspolitik
- Förderung der Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger sowie der Intermodalität durch entsprechende gesetzliche, organisatorische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- Harmonisierung von Standards für Sicherheit und Technik (Interoperabilität)
- Effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur durch optimale Verkehrsorganisation, moderne Infrastruktur und den verstärkten Einsatz von Verkehrstelematik
- PKW-Roadpricing als mittelfristiges zusätzliches Finanzierungsinstrument zum Ausbau der Straßeninfrastruktur
- Rasche Umsetzung der Schienenliberalisierung / Neustrukturierung der ÖBB zugunsten eines wettbewerbsorientierten Unternehmens mit stärkerer Kundenausrichtung

Dr. Richard Schenz ist Regierungsbeauftragter für den Kapitalmarkt