

ÖSTERREICH

ZUR GEOSTRATEGISCHEN LAGE ÖSTERREICHS IN EUROPA

Elisabeth LICHTENBERGER, Wien*

mit 8 Abb. und 3 Tab. im Text

INHALT

1.	Einleitung: Globale Prozesse	47
2.	Atlantikpakt und sozialer Wohlfahrtsstaat in Europa	48
3.	Europa zwischen EU und GUS – "Between-two-Europes"	50
4.	Das Erbe der Supermächte in Zentraleuropa	52
5.	Vom Transitverkehr zum Binnenverkehr in der EU	56
6.	Wird Österreich umfahren werden?	60
7.	Das ökonomische Glacis Österreichs in Zentraleuropa	65
8.	Ausblick	71
9.	Summary	73
10.	Literaturverzeichnis	74

1. Einleitung: Globale Prozesse

1. Nach einer Zeit politischen Gleichgewichts zwischen den Supermächten in einem geteilten Europa und nach dem ersten Triumph des Siegs des westlichen Systems über das kommunistische System sieht sich nunmehr die strategische Standortbestimmung in Europa am Ende des 20. Jahrhunderts vor einer neuen Situation. Es geht um die Zukunft von "Zwischeneuropa", dem vom Warschauer Pakt freigegebenen Glacis des Staatenraumes zwischen Ostsee und Schwarzem Meer, wo nach dem Wegziehen der kommunistischen Decke ein Comeback historischer Raumstrukturen und vergessener ethnischer Konflikte erfolgt und längst beiseite gelegte geopolitische Konstellationen auftauchen

* em.o.Univ.-Prof. Dr.Dr.h.c. Elisabeth Lichtenberger, Österreichische Akademie der Wissenschaften, A-1010 Wien, Bäckerstraße 20; e-mail: Elisabeth.Lichtenberger@oeaw.ac.at

2. Diese neue geostrategische Situation wird begleitet von einem gravierenden politökonomischen Umbau in den europäischen Staaten. Das Zeitalter des sozialen Wohlfahrtsstaates geht zu Ende. Verwendet man das Modell des Produktzyklus, so gelangt man zur Aussage, daß es seinen Höhepunkt überschritten und der Rückbau begonnen hat. Die einsetzende Liberalisierung reduziert die Sicherheit der sozialen Zuteilungsmechanismen an den einzelnen Staatsbürger und verändert die Bedingungen von Gesellschaft und Wirtschaft.

3. Eine Reihe von bedrohlichen gesellschaftlichen Trends und globalen Prozessen gefährdet die bisherige europäische Beschaulichkeit:

- Alterung und Schrumpfung der Bevölkerung,
- Entstehen einer "underclass", gravierende Arbeitslosigkeit und neue Obdachlosigkeit,
- Take-off der Kriminalität und Ghettoisierungsprozesse in den Metropolen im Zuge der Globalisierung der Migration stellen neue Anforderungen an die Aufrechterhaltung der inneren Sicherheit.

4. Die globalen Prozesse treffen Europa zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt. Zwar besteht eine Wirtschaftsunion, jedoch keine Sozialunion. Durch den Neoliberalismus separiert sich die Wirtschaftspolitik von der Sozialpolitik, welche in der Obhut der Nationalstaaten verbleibt.

5. Die dadurch entstehenden mentalen Barrieren der Bevölkerung gegenüber bisher unbekanntem kontinentumspannenden und globalen Effekten sind von nicht zu unterschätzender – freilich schlecht zu prognostizierender – Bedeutung für den weiteren politischen Entscheidungsprozeß in allen europäischen Staaten.

6. Auch die Wissenschaft ist vom Tempo der Entwicklung überfordert. Die räumliche Erweiterung des Horizonts erfolgt in fragmentarischen Bezügen und erbringt zum Teil unzureichende und fehlerhafte Informationen. Die wissenschaftliche Aufarbeitung der Sachverhalte und räumlichen Bezüge ist nicht imstande, mit der immer rascheren Produktion von neuer gesellschaftlicher, ökonomischer und politischer Wirklichkeit Schritt zu halten. Es fehlen Theorien, um den Aufbau der supranationalen Ebene der EU und die Demission des Nationalstaates zu begründen, es fehlen Theorien für den Rückbau des sozialen Wohlfahrtsstaates, es fehlen selbst konsistente pragmatische Strategien, ein Stückwerk von Entscheidungen und Maßnahmen im Gefolge eines "muddling through approach" ist das Ergebnis.

2. Atlantikpakt und sozialer Wohlfahrtsstaat in Europa

Die Geopolitik, lange Zeit verfemt im deutschen Sprachraum, hat interessanterweise von Frankreich aus ein Comeback gefeiert. Eine Reihe hervorragender französischer Werke beschäftigen sich mit der "neuen Geopolitik von Europa" nach dem Ende des

Kalten Krieges und der Beseitigung des Eisernen Vorhangs. Eine derartige neue Geopolitik von Europa muß jedoch mehr sein als eine Wiederauflage der geopolitischen Aussagen von KJELLEN und HAUSHOFER, sie muß neben den Lagedeterminanten für außenpolitisches Handeln auch den Stellenwert des militärischen Sektors im Rahmen von Gesellschaft und Wirtschaft in die Überlegungen einbeziehen.

Die Aussagen eröffnen daher mit dem Hinweis auf das globale Paradoxon, daß im Zuge des Aufbaus der globalen Ökonomie in der Nachkriegszeit von den drei ökonomischen Weltmächten USA, EU und Japan die beiden letztgenannten nicht imstande waren, sich von der militärischen Supermacht der USA zu emanzipieren, mit der andererseits in der langen Periode des Kalten Kriegs die UdSSR mit dem System der Kommandowirtschaft militärisch gleichziehen konnte.

Rückblickend gesehen, hat der erzwungene bzw. zum Teil freiwillige Verzicht auf massive militärische Aufrüstung in Europa, auf dessen Gründe hier nicht eingegangen werden soll, jedenfalls den Aufbau der sozialen Wohlfahrtsstaaten unterstützt. Es ist einsichtig, daß daher manche Amerikaner die Auffassung vertreten, daß die amerikanischen Steuerzahler, die mit einem bescheidenerem "social overhead" vorliebnehmen müssen, den Aufbau der beachtlichen sozialen Wohlfahrt in Europa mitfinanziert haben. Andererseits haben die USA mit gigantischen Rüstungsausgaben nicht nur den Atomschirm des atlantischen Bündnisses über Westeuropa zu einem wesentlichen Teil finanziert und dabei die schlichte strategische Vorgangsweise verfolgt, potentielle Aggressionen der Sowjets durch den Außenposten Westeuropa vom eigenen Territorium fernzuhalten, sondern nicht zuletzt auch ihre Dominanz im elektronischen Sektor behauptet.

Die Frage des "cui bono?" wird wohl erst die nächste Generation beantworten können, wenn die Archive für die Forschung geöffnet sind und die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts in zeitliche Distanz zu den Betrachtern gerückt ist. Bei dieser Aussage sei innegehalten, und zwar ohne auf die schon seit mehreren Jahren sich dahinschleppende Diskussion um die künftige Aufgabe der NATO in Europa einzugehen, auf den Aufbau einer "neuen" NATO sozusagen, bei der man einen wesentlichen Teil der Verantwortung und der finanziellen Kosten an die europäischen Staaten abgeben möchte.

Für den Rückblick und den Vorausblick erscheint es vielmehr wichtig, auf die Koinzidenz der "Produktzyklen" von atlantischem Verteidigungsbündnis und wohlfahrtsstaatlichem Ausbau hinzuweisen, die eine interessante Symbiose eingegangen sind. Es ist müßig darüber zu diskutieren, daß sich Europa die Kosten für die Entwicklung eines voll ausgebauten Sektors der Rüstungsindustrie weitgehend ersparen konnte. Allerdings muß der Bedarf an Rüstungsgütern derzeit zu einem ganz wesentlichen Teil durch Importe aus den USA abgedeckt werden. Interessanterweise fehlen in der Literatur Angaben darüber, wie viele Arbeitsplätze in der EU durch die Schaffung einer voll ausgebauten europäischen Rüstungsindustrie für die immerhin über 3,5 Mio. Soldaten und deren beträchtliche Ausrüstung geschaffen werden könnten.

Obwohl beide Systeme, nämlich das strategische System der NATO und das politökonomische System des sozialen Wohlfahrtsstaates, "sich in der Endphase ihres Produktzyklus befinden", sind derzeit in beiden Fällen keine echten Alternativen sichtbar. Nur Um- und Rückbauten sind im Gange. Die Aussage ist zulässig, daß in einer Zeit, in der Sparpakete, Arbeitslosigkeit sowie der Rückbau des Pensions- und Gesundheitssystems die Bürger der EU erschrecken, eine Erhöhung der militärischen Budgets politisch kaum durchsetzbar ist. Die interne Sichtweise bietet somit keine konstruktiven Aussagen für die weitere Entwicklung. Blendet man allerdings zu einer globalen Perspektive hinüber, indem man die jüngsten politökonomischen Entwicklungen in Ostasien – insbesondere das wachsende Gewicht Chinas – und die politisch-religiösen Tendenzen in der Welt des Islams in die Überlegungen einbezieht, so wird die strategisch-militärische und ökonomische Diversifizierung der globalen Szene offensichtlich, aus der ein weiterer Bedeutungsverlust der europäischen Agenden auf der Bühne des globalen Geschehens in langfristiger Perspektive resultieren kann, welcher umgekehrt regionalen Tendenzen Auftrieb geben wird. "Europa verbleibt auf absehbare Zukunft ein Objekt der globalstrategischen Entwicklung, das von externen Machtzentren entwickelte und vorgezeichnete Richtungen bestenfalls verstärken oder abschwächen, aber nicht bestimmen kann" (KARNER 1997, S. 294).

3. Europa zwischen EU und GUS – "Between-two-Europes"

Nach diesen globalen Aussagen zurück zum räumlichen Kontext. Die Teilung Europas in der Nachkriegszeit durch die Supermächte hat Mitteleuropa längs des Eisernen Vorhangs gespalten. Damit ist für mehr als vier Jahrzehnte der Begriff Mitteleuropa, der im Entstehungszusammenhang auf den Territorien der Mittelmächte vor dem Ersten Weltkrieg fußt, und die damit verbundene räumliche Konzeption von Mitteleuropa aus dem regionalgeographischen Vokabular und aus den Medien verschwunden. Alle Staaten im Westen des Eisernen Vorhangs, darunter die Bundesrepublik Deutschland und Österreich wurden unter dem Begriff Westeuropa subsumiert. Zwischen 1945 und 1989 gab es im internationalen Sprachgebrauch nur West- und Osteuropa.

Es wäre ein müßiges und zum Teil rein akademisches Unterfangen, den Begriff Mitteleuropa in der historischen Vielfalt der Auffassungen hinsichtlich seines Inhalts und der räumlichen Ausdehnung sowie sein schlagartiges Comeback vorzuführen.¹⁾ Aus dem geistreichen, ins Deutsche übersetzten Buch von LE RIDER über "Europe centrale" (1994) seien einige Passagen herausgegriffen, welche die aktuelle Problematik offenlegen. Nach der Ansicht von LE RIDER ist die Frage berechtigt, ob man

1) K. SCHLÖGEL hat bereits 1989 darauf hingewiesen, daß allein die Bibliographie zum Thema eine umfangreiche Publikation ergeben würde. Inzwischen ist ein Bibliotheken füllender "Mitteleuropa-Boom" ausgebrochen.

"Mitteleuropa" heute als Wunsch oder Angstvorstellung, als Schreckgespenst oder im Gegenteil als überdauernde Idee eines friedlichen Zusammenlebens verschiedenster Völker im Raum ansehen soll" (LE RIDER 1994, S. 164). LE RIDER weist darauf hin, daß es unbestreitbar ist, daß die beiden großen Mitteleuropa-Traditionen – die deutsche Konzeption einer Einflußzone bis ins Baltikum und die österreichische Tradition des Balkan- und Donaupraumes – durch die Ereignisse von 1989 eine neue politische Aktualität erlangt haben.

Mit diesen Aussagen kommen wir zum eigentlichen Thema des räumlichen Kontexts. LE RIDER beschreibt nämlich einen Raum, der als ehemaliges Glacis der UdSSR diente und heute zwischen den europäischen Zusammenschlüssen der EU (Gemeinschaft der 15) und der GUS (Gemeinschaft Unabhängiger Staaten, seit 1991) liegt und der besser als durch den Begriff Mitteleuropa aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung als "Between-two-Europes" daher in Deutsch als "Zwischeneuropa" zu bezeichnen ist. Auf die ebenfalls weit zurückreichende Geschichte dieses Begriffes kann nicht eingegangen werden. Oskar HALECKI (1957, S. 127) bemerkt hierzu: "Nach der Pariser Friedenskonferenz von 1919 erschien dieser vergessene Raum Europas wieder in der Form eines Dutzends freier und unabhängiger Länder, doch nur um sich dauernden Feindseligkeiten Deutschlands und Rußlands gegenüber zu sehen, die sich gleichermaßen einer derartigen Organisation eines balkanisierten Zwischen-Europas widersetzen, das sie wie ein cordon sanitaire trennte".

Die gegenwärtige russische Sichtweise ist in dem Aufsatz von GRITSAI & TREIVISH nachzulesen, welche zu "East Europe's megacore" auch "the axis Leipzig-Kuibyshev" rechnen (1990, S. 128). Die dazugehörige Skizze auf S. 139 schließt auch die Ostregion Österreichs ein!

Konventionelle Untergliederungen dieses "Zwischeneuropa" sind vorhanden. Dazu gehören die baltischen Staaten ebenso wie Südosteuropa bzw. "Ostmitteleuropa" mit Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn, welche auch in der französischen Literatur als "Mitteleuropa" (Europe centrale) bezeichnet werden, zu dem sich auch Slowenien zählt.

Der gesamte Raum befindet sich derzeit in einer Übergangssituation, welche dadurch gekennzeichnet ist, daß mit Ausnahme von Bosnien und der Herzegowina sowie Serbien und Albanien alle anderen Staaten den Anschluß an die EU anstreben, wobei die Staaten in "Ostmitteleuropa" auch bereits mit dieser assoziiert sind. Die Osterweiterung der EU wird trotz intensiver Bemühungen einzelner Staaten wie Tschechien kaum vor Ablauf eines Jahrzehnts stattfinden und muß mit Notwendigkeit die Wirtschaftskraft der Staaten berücksichtigen, die ein klares West-Ost-Gefälle aufweist.²⁾ Derzeit ist nur die Aufnahme der unmittelbar an die EU angrenzenden Staaten Polen, Tschechien, Ungarn und Slowenien vorgesehen.

2) Zum Stand der ökonomischen Transformation vom Plan zum Markt und zur Wirtschaftskraft der Staaten vgl. die Publikationen von FASSMANN & LICHTENBERGER (1995).

Es verdient Hervorhebung, daß ebenso wie die Errichtung der NATO der Errichtung der EG vorangegangen ist, nunmehr die NATO-Osterweiterung mit Ungarn, Tschechien und Polen ebenfalls der EU-Osterweiterung vorangeht. Im Hinblick auf die Fixstarter bei der NATO-Erweiterung bestehen begrifflicherweise etwas andere Kriterien als bei der geplanten EU-Erweiterung.

In diesem Zusammenhang sei zunächst daran erinnert, daß die ehemaligen EFTA-Staaten Österreich, Schweden und Finnland beim EU-Beitritt den Neutralitätsstatus nicht aufgegeben haben und derzeit nicht als NATO-Bewerber auftreten. Es ist daher festzuhalten, daß die GUS-Politik, hinter der die nationalen strategischen Interessen Rußlands stehen, auch weiterhin einen langgestreckten von Westen nach Osten gerichteten Neutralitätsriegel längs des Karpaten- und Alpenraumes aufrechterhalten will. Dementsprechend gehören die Slowakei und Slowenien auch nicht zu den Fixstärtern der ersten NATO-Erweiterung. Angemerkt sei ferner, daß der Beitritt der baltischen Staaten und der südosteuropäischen Länder Rumänien und Bulgarien zur NATO sich nur schlecht mit den traditionellen geopolitischen Doktrinen von Rußland vertragen würde. Es bleibt daher abzuwarten, ob eine nächste Erweiterungsrunde der NATO mit den beiden letztgenannten Staaten und Österreich (?) stattfinden wird. Die NATO hat andererseits mit der ersten Osterweiterung bekundet, daß sie an einer räumlichen Konkordanz mit den Interessen der Europäischen Union festhalten will.

4. Das Erbe der Supermächte in Zentraleuropa

Das größte politische Experiment im Europa der Nachkriegszeit, die Teilung Zentraleuropas in zwei politische Einflusssphären, ist 1989 beendet worden. Der Eiserner Vorhang wird jedoch nicht nur durch die Kollektivierung der Flursysteme im Staatskapitalismus als kulturlandschaftliche Grenze bis weit ins nächste Jahrhundert hinein deutlich sichtbar bleiben, sondern beide Supermächte haben in der Zeit des Kalten Kriegs längs des Eisernen Vorhangs potentielle Aufmarschfronten erzeugt. Im Hinblick auf das Liniennetz der technischen Infrastruktur sind damit folgende Elemente ebenfalls weiterhin fixiert:

- die Doppelung der Verkehrsstrukturen (Autobahnen, Straßen) aufgrund der Einflüsse von NATO-Strategien im Westen des Eisernen Vorhangs, darunter auch in Österreich, und von COMECON-Strategien im anschließenden östlichen Mitteleuropa;
- die Kappung von alten historischen Routen durch den Eisernen Vorhang;
- der Bau von Rohrleitungen beiderseits des Eisernen Vorhangs.

Diese allgemeinen Feststellungen seien im folgenden durch die Kennzeichnung der österreichischen Situation und die seiner Nachbarstaaten belegt. Im Hinblick auf die "Doppelung der Verkehrsstrukturen" kann unter Bezug auf die österreichische Situation die Hypothese formuliert werden, daß die Neutrassierungen von Autobahnen in

Österreich nicht ökonomischen Gründen, d.h. dem tatsächlich anfallenden Bedarf und dem Prinzip der Verkehrsspannung zwischen Wirtschaftsräumen und städtischen Verdichtungsräumen gefolgt sind, sondern daß es im Kleinstaat Österreich – nicht zuletzt aufgrund der Notwendigkeit ausländische Anleihen für den Autobahnbau zu akquirieren – zu einer Kombination von föderalistischen Interessen unter dem Motto "jedem Bundesland seine Autobahn" mit externen ökonomischen und militärischen Interessen gekommen ist.

Die 1958 begonnene Südautobahn (A 2) von Wien nach Italien wurde daher nicht längs des sogenannten "schrägen Durchgangs durch die Alpen" über den Semmering und durch das Industrievier der Mur-Mürz-Furche angelegt, welche damals das wichtigste Schwerindustriegerbiet des Staates im Alpenraum war, sondern am Ostalpenrand entlang durch vorwiegend ländliche Gebiete mit geringer Verkehrsspannung, über den Wechsel nach Graz und von hier weiter nach Klagenfurt trassiert, wobei die Luftliniendistanz zum ehemaligen Eisernen Vorhang weniger als 60 km betragen hat. Der Anschluß des obersteirischen Industriegebietes an den Wiener Raum ist bis heute nicht hergestellt. Das Nadelöhr der Semmeringpaßstraße wird einschließlich des im Bau befindlichen Semmering-Straßentunnels erst im nächsten Jahrhundert fertiggestellt sein, viel zu spät, um das Industrievier zu retten. Der Bau des Basistunnels der Semmeringbahnstrecke, seit über eineinhalb Jahrzehnten in einem "Vorplanungszustand", ist finanziell noch immer nicht gesichert. Die Bedeutung des "schrägen Durchgangs durch die Alpen" mit seinem Zielpunkt dem Hafen Triest wurde und wird von der politischen Entscheidungsmehrheit nicht als interkontinentale Trasse, sondern als innerösterreichische Strecke argumentativ abgehandelt.

Ebenfalls nicht aus österreichischen ökonomischen Interessen erfolgte die zweite echte Neutrassierung, welche keinen historischen Vorläufer im europäischen Verkehrssystem besitzt, nämlich die Nordwest-Südost-Transversale durch die Ostalpen mit der Innkreisautobahn (A 8) von Passau nach Wels und der Pyhrnautobahn (A 9) von Linz nach Graz, welche in den Jahrzehnten der Teilung Europas strategische Bedeutung als wichtige Teilstücke in der Verbindung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem NATO-Staat Türkei besaßen und als sogenannte "Gastarbeiterroute" noch immer besitzen, wobei gegen die endgültige Schließung einer Lücke der A 9 in Oberösterreich unweit des Nationalparks "Nördliche Kalkalpen" heftige lokale Widerstände bestehen.³⁾ Konkret sind damit zwei wichtige neue Autobahntrassen in erster Linie aus internationalen Verkehrskonzepten heraus errichtet worden.

Von Wien aus gesehen, verblieb nur eine einzige alte Straßentrasse, nämlich die Straße durch das Alpenvorland, unberührt von der Ziehung des Eisernen Vorhangs. Die Westautobahn wurde auch als erste Trasse fertiggestellt.

Wenden wir uns den Nachbarstaaten zu. Ungarn suchte von Budapest aus den Westanschluß, sodaß in Ungarn die einst von Wien ausgehende ungarische Land-

3) Doch wird nach jüngsten Angaben aus dem Verkehrsministerium die Strecke fertiggebaut werden. Doch ist ihre Fertigstellung erst zu Beginn des nächsten Jahrhunderts zu erwarten.

straße nunmehr in einer Autobahn ihre Fortsetzung gefunden hat. In der ehemaligen Tschechoslowakei wurde – ziemlich unbemerkt vom Westen – eine Autobahn von Prag über Brünn bis Bratislava völlig folgerichtig als "nationale Hauptachse" errichtet und damit die Zuordnung der drei Städte auf die ehemalige Metropole Wien hin beseitigt. Umgekehrt wurden in Österreich die von Wien ausgehenden alten Kommerzialstraßen, die Prager Straße und die Brünner Straße durch den Eisernen Vorhang gekappt. Sie degradierten zu verkehrstoten Strecken und wurden dementsprechend von österreichischer Seite nicht zu Autobahnen ausgebaut. Auf dem Gebiet der Bahntrassen sind ähnliche Entwicklungen erfolgt. Auf der Bahnstrecke von Graz nach Marburg hat man übrigens schon in der Zwischenkriegszeit das zweite Gleis abgetragen. Erst heute ist man wieder dabei, die Strecke von Slowenien über Graz und das Palten-Liesing-Tal nach Oberösterreich zweigleisig auszubauen.

Die Doppelung der Erdöl- und Erdgasleitungen ist als Erbe der Struktur eines geteilten Zentraleuropas noch klarer als auf dem Verkehrssektor von Bahn und Straße erkennbar (vgl. Abb. 1). Für den Transport von Erdöl bestehen in Österreich analog zum Autobahnssystem zwei Haupttrouten:

- die Transalpine Ölleitung (TAL), die von Triest über Kärnten, Salzburg und Tirol nach Ingolstadt verläuft.
- Von der TAL zweigt in Würmlach, Kärnten, die Adria-Wien-Pipeline (AWP) ab, die die Raffinerie Schwechat mit Importrohöl versorgt.

Wenden wir uns dem östlichen Zentraleuropa zu, so ist hier die Vorfeldsituation zum russischen Erdölproduzenten offensichtlich:

- Die Adria-Pipeline führt als Drushba IB südlich an Budapest vorbei zur Raffinerie nach Szaszhalmobatta und von hier als Adria-Pipeline weiter an die Adria nach Rijeka.
- Der zweite Ast, die Drushba 2 A, zweigt an der ukrainischen Grenze Richtung Slowakei ab und führt einerseits zur Raffinerie nach Bratislava und versorgt andererseits Tschechien.

Ähnlich zweigeteilt ist das System der Erdgasleitungen. Österreich hat mit der Trans-Austria-Gasleitung (TAG) von Baumgarten an der March in Niederösterreich bis Arnoldstein in Kärnten und der West-Austria-Gasleitung (WAG) von Baumgarten an der March bis in die Gegend von Passau Anteil am europäischen Gasleitungsnetz. Diese Leitungen dienen seit 1968 nicht nur als Transitleitungen mit sehr beachtlichen Jahresleistungen (17,5 Mrd. m³ Erdgas jährlich), sondern transportieren auch Gas für die heimische Versorgung. Eine dritte Erdgasleitung von Baumgarten an der March, Niederösterreich, nach Oberitalien für russisches Gas "Gasprom" mit einer Jahreskapazität von zunächst 22 Mrd. m³ und ab 2002 für 43 Mrd. m³ ist im Bau. Ein Blick in das östliche Zentraleuropa läßt erkennen, daß die Erdgasleitungen nicht in gleicher Weise in die interkontinentale Planung im Raum des ehemaligen COMECON einbezogen waren wie Planung und Bau der Erdölleitungen. Damit kann die OMV möglicherweise auf lukrative Transitgebühren bei der Versorgung von Ungarn, Kroatien und Slowenien bei der Versorgung mit russischem Erdgas via Österreich hoffen.

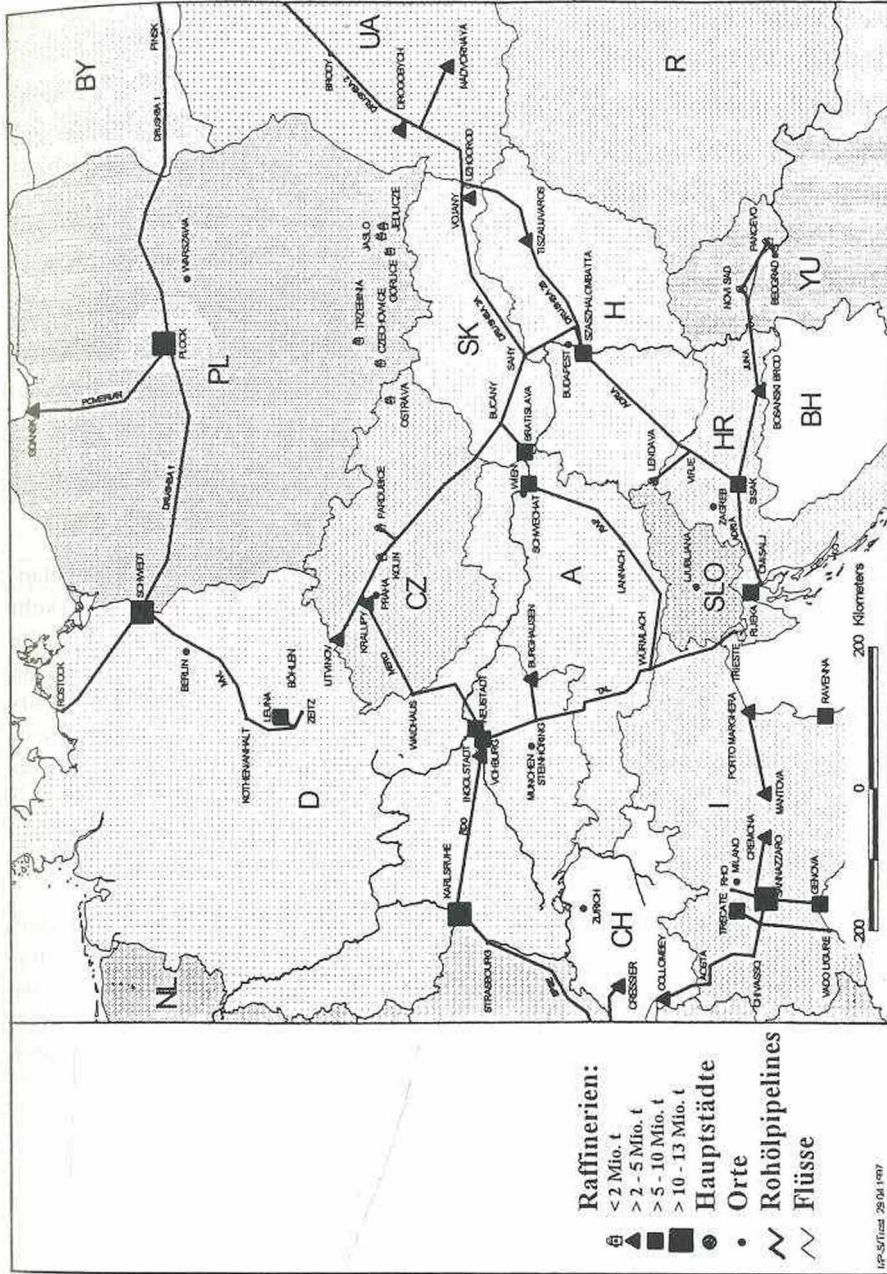


Abb. 1: Raffinerien und Rohölpipelines in Zentraleuropa

Quelle: OMV 1997

5. Vom Transitverkehr zum Binnenverkehr in der EU

Die Schaffung des Europäischen Binnenmarktes hat als erstes technologisches Vorzeigeprojekt den Ärmelkanaltunnel vollendet. Weitere Großprojekte, darunter zur Umwandlung der Verkehrsbarriere der Alpen in ein "Durchhaus" sind im Bau bzw. wie die Pontebbana in Italien schon fertig. In den ehemaligen COMECON- Staaten werden neue Autobahntrassen geplant und zum Teil bereits errichtet.

Im Hinblick auf den Güterverkehr über die Alpen hat Österreich mit 45% den größten Anteil zu tragen,⁴⁾ während auf die Schweiz 26%, auf Frankreich 29% entfallen, wobei im letzten Jahrzehnt der Fernverkehr durch die französischen Alpen absolut und anteilmäßig zugenommen hat (1984 erst 23%). In diesem Zeitraum hat sich der "modal split" im Güterverkehr sowohl in Frankreich als auch in der Schweiz zugunsten des LKW-Verkehrs erhöht, und zwar von 75 auf 85% bzw. von 6 auf 17%, bloß in Österreich erfolgte eine Abnahme von 78 auf 64%. Nur hier hat sich der Anteil der Bahn relativ verbessert.

Anhand der Gegenüberstellung des Straßen- und Schienenverkehrs durch die Alpenländer Schweiz und Österreich ist das österreichische Problem im Nord-Süd-Verkehr über die Alpen klar zu erfassen. Während in Österreich 21,9 Mio. t Güter über die Straße transportiert werden und nur 8,5 Mio. t mit der Bahn, ist es der Schweiz dank ihrer seit langem betriebenen Verkehrspolitik zugunsten des öffentlichen Verkehrs gelungen, durch eine entsprechende Dimensionierung der Tunnels die großen Lastkraftwagen und vor allem die Lastwagenzüge von der Schweiz in Richtung Österreich und Frankreich abzulenken, sodaß über die Schweizer Fernstraßen nur 2,3 Mio. t transportiert wurden, während die Bahn den Haupttransport mit 14,3 Mio. t übernommen hat (1994).

Mit dem Beitritt Österreichs zur EU und dem Schengener Abkommen ist aus dem Österreich querenden Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Italien ein Binnenverkehr geworden, die Registrierung des Verkehrs an den Zollämtern entfällt. Die letzten Daten der Grenzzollämter stammen daher aus dem Jahr 1994. Sie belegen das Ausmaß des Transitverkehrs als Teil des Güterfernverkehrs und den Einreiseverkehr von Ausländern.

Der Güterfernverkehr gliedert sich in folgende Segmente:

- inländischer Fernverkehr (Transportdistanz über 80 km),
- grenzüberschreitende Fernverkehr aus und nach Österreich,
- Transitverkehr (vgl. Tab. 1).

Der Güterfernverkehr in Österreich umfaßte im Jahr 1994 188 Mio. t. Hierbei erbrachten der Schienen- und der Straßenverkehr mit 62,8 Mio. t bzw. 64,4 Mio. t

4) Unter Einbeziehung der Alpenübergänge vom Felbertauern bis zum Wechsel (vgl. Wissenschaft und Verkehr, 1, 1996, S. 14).

	Grenzüberschreitend			Inland	Insges.
	Empfang	Versand	Transit		
Schiene	20.814	14.443	11.674	15.880	62.811
%	33,1	23,0	18,6	25,3	100,0
EU %	42,4	66,7	77,6	-	58,7
Straße	14.818	11.788	25.389	12.372	64.368
%	23,0	18,3	39,5	19,2	100,0
EU %	77,1	81,2	88,7	-	83,4
Rohrleitungen	11.406	-	40.889	1.495	53.790
%	21,2	-	76,0	2,8	100,0
EU %	69,6	-	98,2	-	92,0
Binnenschifffahrt	4.467	635	2.171	433	7.706
%	58,0	8,2	28,2	5,6	100,0
EU %	5,3	65,0	100,0	-	38,8
Luftfahrt	46	43	9	1	99
%	46,5	43,4	9,1	1,0	100,0
Insgesamt	51.551	26.909	80.132	30.181	188.733
%	27,3	14,3	42,4	16,0	100,0
* EU %	55,2	73,0	92,2	-	64,6

EU %: EU-Anteile am Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterverkehr 1994 in Prozent

* ohne Luftfahrt

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Republik Österreich, 1996, S. 324

Tab. 1: Güterfernverkehr auf Straße, Bahn, Wasser und durch Rohrleitungen 1994 (in 1.000 Tonnen)

nahezu die gleiche Leistung, über Rohrleitungen wurden 53,8 Mio. t befördert. Beim Transitgüterverkehr in Österreich entfiel 1994 die Hälfte auf Rohrleitungen (7,9 Mrd. tkm, 52%), ein Viertel auf LKW (3,7 Mrd. tkm, 25%), nahezu ein Fünftel auf die Bahn (2,8 Mrd. tkm, 18%) und 5% auf die Schifffahrt (0,8 Mrd. tkm). Insgesamt erreichte der Gütertransit auf der Straße 1994 25,2 Mio. t, auf der Schiene 11,7 Mio. t, wobei die Bahn jedoch den wesentlich weiteren Transportweg verzeichnen konnte, aus dem die nahezu gleich hohe Gesamtleistung, ausgedrückt in Tonnenkilometern, zu erklären ist. Drei Viertel des Transitgüterverkehrs durch Österreich (ohne Rohrleitungen) hatten 1994 als Ziel bzw. Quelle Deutschland oder Italien.

Der überwiegende Teil des Güterverkehrs konzentriert sich aufgrund der natürlichen Rahmenbedingungen des Reliefs auf wenige Korridore. Die Brennerachse hat mit 100.000 t pro Verkehrstag das mit Abstand stärkste Verkehrsaufkommen des internationalen Straßengüterverkehrs in Österreich zu verzeichnen. Die zweitstärkste

Achse im internationalen Straßengüterverkehr von Österreich ist die Donau-Achse mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 45.000 t. Die Stellung der wichtigen österreichischen Alpenübergänge im Güterverkehr und Transitverkehr ist aus Tabelle 2 zu entnehmen. Der Brenner trägt mit zwei Dritteln die Hauptlast des Transitverkehrs. Stärker vom innerösterreichischen Güterverkehr frequentiert erweisen sich drei hinsichtlich der beförderten Menge gleichrangige Pässe, nämlich der Radstädter Tauern, der Schoberpaß und der Semmering. Deutlich weniger frequentiert durch den Güterverkehr ist der Arlberg, unbedeutend ist der Güterverkehr über den Reschenpaß. Der Felber Tauern wird im wesentlichen nur vom Touristikverkehr benützt.

Von den insgesamt über 125 Grenzzollämtern waren 1994 nur wenige für den Transitverkehr von Bedeutung. Mit Abstand an erster Stelle standen die Grenzstation im Inntal bei Kiefersfelden mit 8,6 Mio. t und der Brennerpaß mit 9,1 Mio. t. Weit abgeschlagen folgte 1994 das bisherige Grenzzollamt am Walsberg bei Salzburg mit 1,8 Mio. t, dann Arnoldstein an der italienischen Grenze bei Villach-Tarvis mit 1 Mio. t. Die Grenzstationen gegen Ungarn erreichten 1994 mit Nickelsdorf erst 336.000 t, diejenigen gegen Tschechien mit Drasenhofen 149.000 t.

1994 wurden ebenfalls zum letztenmal die Grenzübertritte der vorwiegend mit dem PKW einreisenden Ausländer an allen Grenzstationen Österreichs, auch gegen die Bundesrepublik Deutschland und Italien hin, registriert (vgl. Tab. 3). Die Gesamtzahl betrug mit fast 200 Mio. Personen das 25fache der österreichischen Wohnbevölkerung von 8 Mio. Nun kann man von dieser Gesamtzahl die Zahl von 92 Mio. ausländischen Fremdenverkehrsgästen abziehen, welche in der österreichischen Fremdenverkehrsstatistik bei den Nächtigungen aufscheinen. Dies bedeutet, daß mehr als die Hälfte der einreisenden Ausländer auf Tagestouristen, auf nicht gemeldete Urlauber und auf ausländische Arbeitnehmer, Geschäftsreisende, Studenten usw. entfallen ist. Aus den Angaben nach Landesgrenzstellen verdient Hervorhebung, daß an der Südgrenze gegen die Nachfolgestaaten Jugoslawiens, Slowenien und Kroatien, bereits im Jahr

Alpenübergang	Güterverkehr in Mio. Tonnen	%-Anteil des Transitverkehrs
Brenner	25.909	89
Radstädter Tauern	10.019	33
Schoberpaß	10.863	6
Semmering	9.791	19
Wechsel	6.361	5
Arlberg	5.540	37
Reschen	0.793	68
Felber Tauern	0.398	4

Quelle: Trafico-Verkehrsplanung, S. 20

Tab. 2: Anteil des Transitverkehrs am Güterverkehr von Alpenübergängen 1994

Landesgrenzstellen	Einreisende in Mio.
⇒ Bundesrepublik Deutschland	103
⇒ Schweiz	23
⇒ Italien	20
⇒ Slowenien und Kroatien	19
⇒ Ungarn	16
⇒ Tschechien	10
⇒ Slowakei	4
Flughäfen	3
Insgesamt	198

Quelle: Zollamtserhebungen, ÖSTAT

Tabelle 3: Grenzübertritte einreisender Ausländer nach Landesgrenzstellen 1994

1994 ebenso viele Grenzübertritte wie von Italien aus registriert werden konnten und die Zahl der Einreisenden aus Ungarn, Tschechien und der Slowakei mit 30 Mio. bereits die Zahl der aus der Schweiz Einreisenden ganz wesentlich übertroffen hat.

Die aktuelle Datenlage bietet sehr unterschiedliche Angaben über den Güterverkehr mit den Oststaaten. Sicher ist nur, daß vor allem in den Staaten Ostmitteleuropas der Übergang von der Schiene zur Straße sehr rasch erfolgt. Die Bestimmung des COMECON, daß bei Distanzen über 50 km der Transport von Gütern mit der Bahn zu erfolgen hatte, wurde aufgehoben. Dies wirkt sich insbesondere auf den grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Slowenien, Kroatien und Österreich aus. Der Zuwachs des Transportaufkommens wird überdies in erster Linie von Frächtern aus den Oststaaten gestellt. Durch die Grenzöffnung nach dem Osten ist es im Wiener Raum und im östlichen Niederösterreich zu ganz neuen, nicht vorhersehbaren Transportbelastungen gekommen. Der grenzüberschreitende Verkehr vor allem Richtung Ungarn hat sich vervielfacht. Die Zahl der PKWs hat inzwischen die Grenze von 12 Mio., die der LKWs die von 500.000 im Jahr überschritten. Ein besonderes Problem stellen die über 200.000 Busse dar, welche mit zum Teil völlig unzulässigem Schadstoffausstoß Millionen Reisende aus den Oststaaten vor allem in den Wiener Raum transportieren.

Aus der schwierigen Umweltsituation in den Talräumen und Beckenlandschaften des Hochgebirges heraus ist die spezifische Fernverkehrsproblematik Österreichs, in erster Linie auf der Brennerroute, zu verstehen. Vom Gesamtverkehrsaufkommen her stellt sie jedoch keineswegs einen Sonderfall in Europa dar. Die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Karten der Ströme und Überlastungen im Straßenverkehr und Eisenbahnverkehr der EU dokumentieren vielmehr, daß nicht nur ähnliche, sondern sogar noch höhere Tageswerte in den Verdichtungsräumen der Beneluxstaaten, in der Bundesrepublik und ebenso in Italien auf weiten Strecken vorhanden sind.

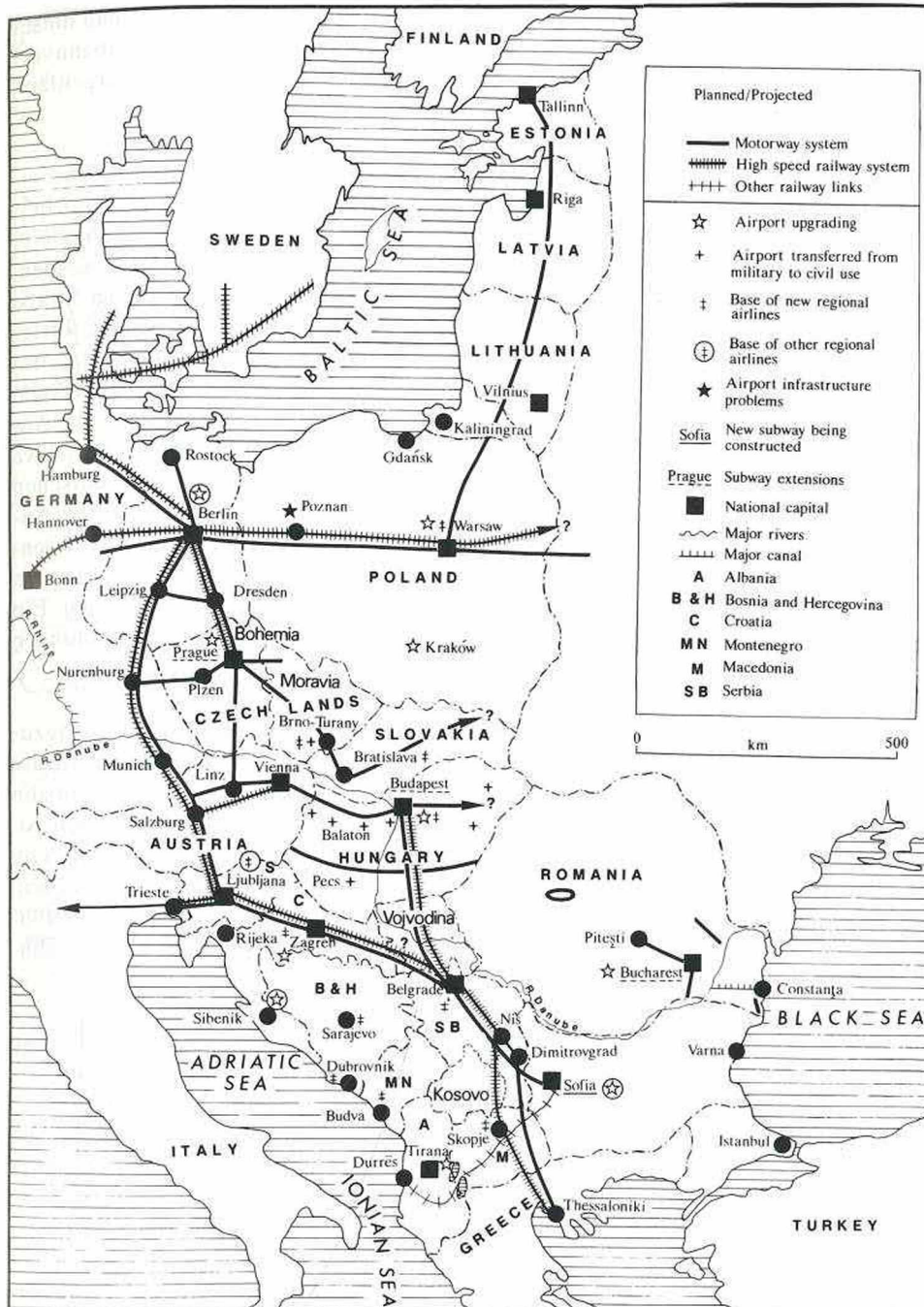
6. Wird Österreich umfahren werden?

Verkehrsnetze stellen das Grundgerüst für die ökonomische und politische Strukturierung von Räumen dar. Das unglaubliche Tempo des Einigungsprozesses von Europa, die NATO-Erweiterung und die ebenfalls in wenigen Jahren zu erwartende Osterweiterung der EU werfen in den Planungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes ihre Schatten voraus. War noch nach dem Verkehrsplan der europäischen Verkehrsminister aus dem Jahr 1993 eine recht optimistische Einschätzung bezüglich der Lage von Österreich und insbesondere von Wien angebracht, so ist eine Revision dieses Optimismus, und zwar in mehrfacher Hinsicht, am Platz. Österreich ist relativ spät der Europäischen Union beigetreten. Die Entscheidungen für den Verkehrsausbau waren einerseits schon gefallen und sie betrafen andererseits das Gebiet mit dem stärksten Verkehrsaufkommen im sogenannten Goldenen Dreieck, das von den Beneluxstaaten bis Frankfurt im Süden reicht, bzw. die Verkehrsstränge in den italienischen Alpen. In den Planungen für die Zukunft stehen andererseits Ausbauprogramme in den ostmitteleuropäischen Staaten schon auf der Warteliste. Überbetont könnte man sagen: Österreich wird in der Entwicklung zum Teil übersprungen werden, es hat mit eigenen Initiativen zu lange gewartet, vielleicht auch die eigene verkehrsgeographische Position überschätzt.

Damit ist ein neues Thema angesprochen. Es lautet: Die Umfahrung von Österreich. Mit dem Zerfall von Jugoslawien und der Verselbständigung von Slowenien und Kroatien wurde der erste Entwurf der Umfahrung Österreichs durch eine südslawische Haupttrasse schon 1992 vorgelegt (vgl. Abb. 2). Bereits 1994 zeichneten sich auch in der EU Tendenzen ab, Österreich großräumig zu umfahren. Diese Tendenzen wurde zum Teil sicher vordergründig auch von österreichischen Politikern begrüßt, die mit Rücksicht auf die grüne Bewegung Verkehrsvermeidung als neuen Slogan akquirierten. Konkret ist festzuhalten, daß auf der in Kreta im März 1994 abgehaltenen Verkehrskonferenz ein einziges Straßenbauvorhaben von österreichischer Seite eingebracht wurde, nämlich die Fertigstellung der Ostautobahn A4 zwischen Parndorf und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf.

Nun hatten niederländische und deutsche Verkehrsstudien bereits damals berechnet, daß der Güteraustausch zwischen Westeuropa und den zentraleuropäischen Staaten sich auf der Straße verdoppeln, auf der Schiene vervierfachen werde. Österreichische Erhebungen ergaben, daß der grenzüberschreitende LKW-Verkehr mit Osteuropa allein im Zeitraum von 1988 bis 1992 um 70%, der Bahnverkehr dagegen nur um 15% zugenommen hat (KUDLICZA 1994, S. 36).

Seit dem Vertrag mit Slowenien im Jahr 1992 standen der EU die entsprechenden Transitausgänge in die GUS-Staaten offen, auch ohne österreichisches Staatsgebiet zu durchfahren. Damit kam es zu bilateralen Vereinbarungen zwischen Ungarn und Slowenien einerseits und andererseits zum Einsatz von Phare-Mitteln zur Erneuerung von Straßen und Eisenbahnstrecken in Westungarn und der Slowakei für die



Quelle: HALL 1993

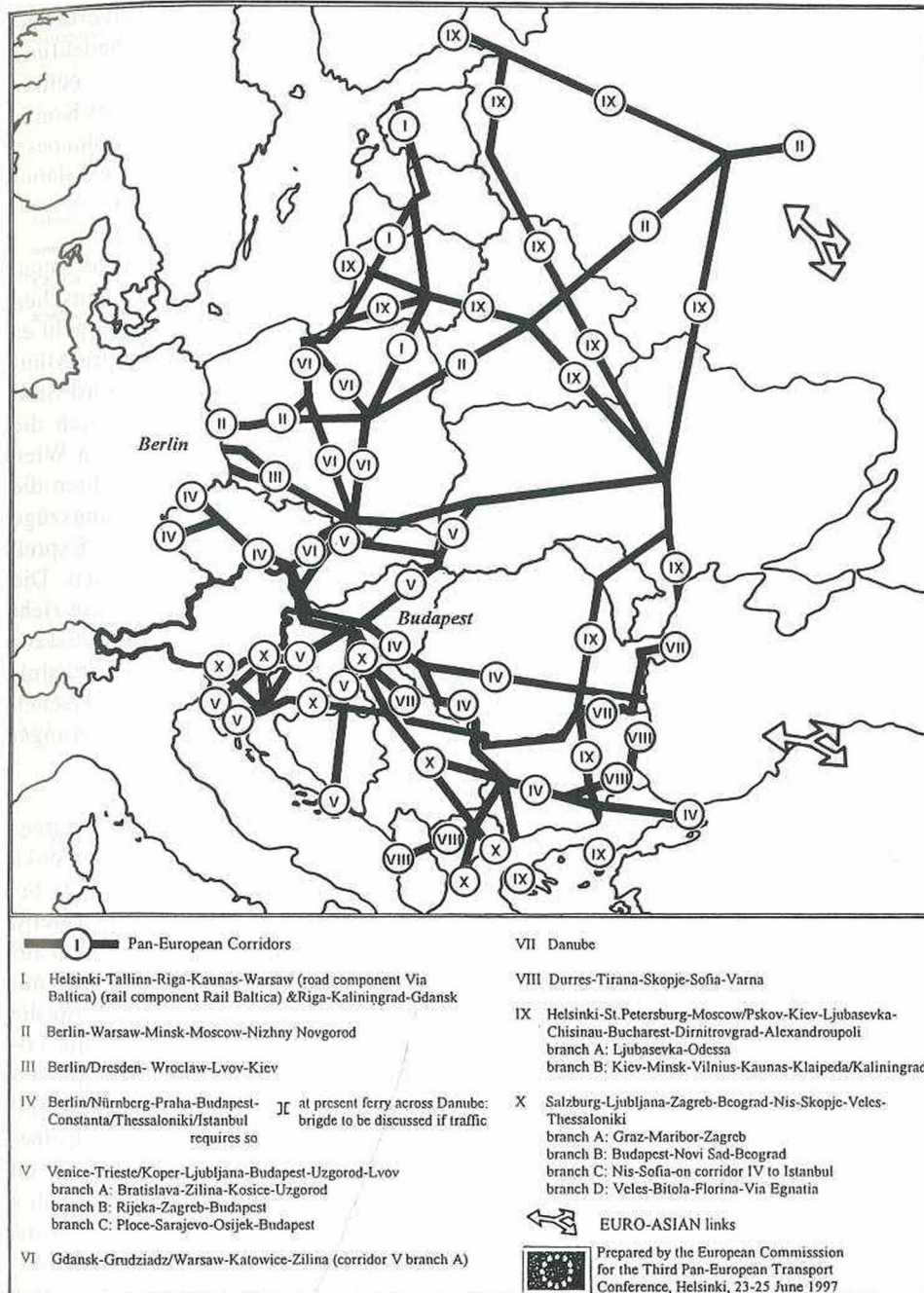
Abb. 2: Umgehung Österreichs durch südslawische Verbindungen

Verbindung Hegyeshalom-Bratislava-Prag im Bahnverkehr. Mit dem Ausbau dieser einst stark befahrenen Strecke besteht die Gefahr, daß Österreich im Eisenbahnverkehr weiträumig umfahren wird. Dies wäre für das mittlere und südliche Burgenland von größtem Nachteil.

In Tschechien genießen die Autobahnverbindungen Nürnberg-Prag und die Verbindung Prag-Dresden höchste Priorität, erstere soll Ende 1997, letztere bis zum Jahr 2002 fertiggestellt werden. Eine weitere Autobahn ist bis 2007 projektiert und soll von Brünn über Olmütz bis Ostrau an der polnischen Grenze geführt werden. Dagegen ist von Brünn nach Süden nur der Ausbau der ehemaligen Brünner Straße bis zur Staatsgrenze und bis ca. 20 km nördlich der österreichischen Grenze fertiggestellt. Die Autobahn von Prag bis Budweis soll bis 2005 gebaut werden. Ein österreichischer Gegenflügel von Linz zur Staatsgrenze im Mühlviertel ist dagegen nicht in Planung. Im Eisenbahnbau sind in Tschechien Prioritätskorridore mit Anschluß nach Dresden und andererseits von Brünn mit Anschlüssen nach Bratislava und Wien geplant. Eine Haupttrasse geht von Nürnberg-Prag-Olmütz zur polnischen Grenze und verbindet damit Bayern mit dem oberschlesischen Industriegebiet. Andererseits ist auf österreichischer Seite jedoch kein Ausbau der Bahnstrecke Wien-Bratislava in Sicht, es besteht auch kein Anreiz hierzu von seiten der Nachfrage, da Bahnfahrten dreimal so teuer sind als Busfahrten, sodaß die Züge leer bleiben. Ein Zusammenschluß von Wien aus mit den slowakischen Fernverkehrsverbindungen nach Südpolen ist nicht einmal angedacht.

Inzwischen ist es Ungarn gelungen, die Autobahn von Budapest nach Wien fertigzustellen, und in Kürze wird auch die Verbindungslücke zur slowakischen Autobahn bei Bratislava geschlossen sein. Insgesamt wird in Ungarn der Ausbau der Autobahn dem Bahnbau vorgezogen, da bei ersterem eine private Finanzierung möglich ist. Die Autobahn von Budapest in die Ukraine steht damit auf dem Programm. Von Budapest aus sind bereits 70 km Autobahnstrecke fertiggestellt worden. Der Ausbau der Strecke von Budapest zum slowenischen Hafen Koper befindet sich im Planungsstadium. Slowenien betreibt mit großer Eile den Bau einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Murska Sobota und der Staatsgrenze mit Ungarn bei Hodos in Abstimmung mit dem ungarischen Bahnprojekt nach Körmend. Die Bahnstrecke wird als Teil eines späteren Netzwerkes mit Verbindungen in die Slowakei, in die Tschechische Republik, nach Polen und in die Ukraine angesehen.

Was steht hinter den verschiedenen Bemühungen der ambitionierten südslawischen Umfahrung Österreichs durch eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Laibach über Zagreb bis Thessaloniki? Was steht hinter den Entwürfen paneuropäischer Korridore, welche von der Europäischen Kommission für die Dritte Paneuropäische Verkehrskonferenz in Helsinki im Juni 1997 vorbereitet wurden? Die Antwort ist schlicht und lautet: Der Einigungsprozeß der Bundesrepublik und damit die Wiedervereinigung der lange geteilten Hauptstadt Berlin bestimmen die Verkehrskorridore in Ostmitteleuropa entscheidend mit (vgl. Abb. 3). Von Berlin aus werden die Magistralen nach Warschau und Moskau, ins Oberschlesische Industriegebiet und nach



Quelle: PANEUROPÄISCHE VERKEHRSMINISTERKONFERENZ 1997

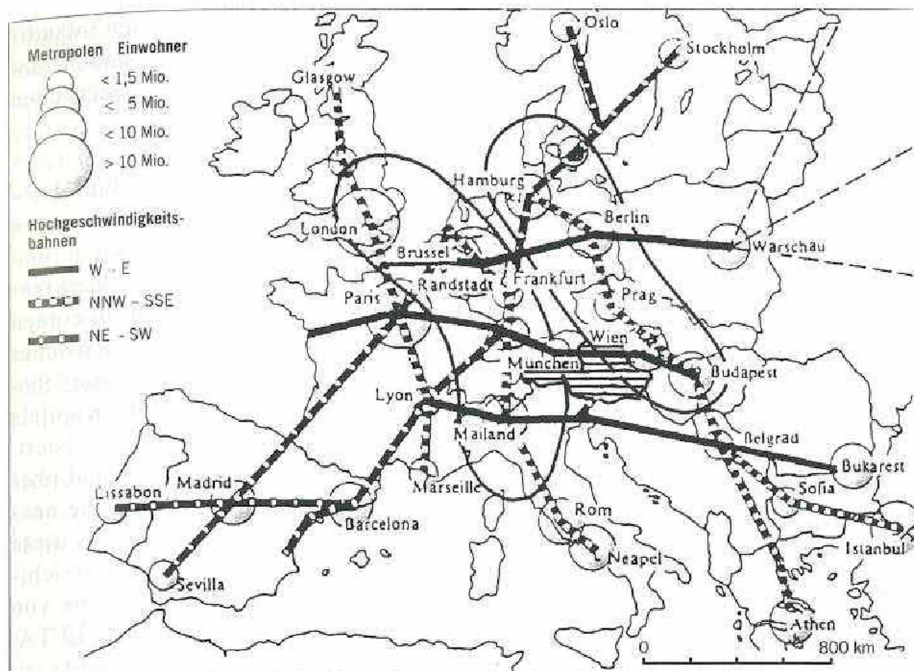
Graphik: Ch. WESTERMAYR

Abb. 3: Paneuropäische Korridore der EU

Lemberg, über Prag nach Bratislava und Budapest ausgelegt. Der Hauptverkehrsstern von Zentraleuropa, der von Berlin ausgeht, reduziert die Verkehrsbedeutung von Wien zu der einer nationalen Metropole, welche nur an e i n e r echten Magistrale liegt, nämlich der West-Ost-Magistrale in der mittleren Breite des Kontinents. Sie geht von Paris aus und zieht über Straßburg-München-Wien bis Budapest. Mit der NATO-Erweiterung und der Osterweiterung der EU kann Budapest damit die Position eines Verkehrsknotens im Pannonischen Becken übernehmen.

Die Zeitschrift "Unser Wien" Heft 19/1997 fordert "Der Zug darf nicht an Wien vorbeifahren" und beklagt sich darüber, daß der Ausbau der Transeuropäischen Netze (TEN) bei der Prioritätensetzung Wien nicht berücksichtigt. Konkret geht es dabei um die Errichtung einer schnellen Bahnverbindung Paris-Straßburg-München-Wien-Budapest (Magistrale für Europa) im Schnittpunkt mit einer Nord-Süd-Linie Berlin-Prag-Brünn- bzw. Warschau-Wien-Adria. Freilich befindet sich die dazu erforderliche Errichtung eines Zentralbahnhofs wie zugegeben wird, in Wien erst im Planungsstadium. In Budapest werden sich dagegen in wenigen Jahren die Autobahnen von Paris und Berlin (Hamburg) treffen und ebenso Hochleistungszüge von beiden Metropolen. Wien, einst Schnittpunkt von Ostende und Orient-Expreß mit dem Moskau-Expreß, kann diese Funktion nicht mehr zurückgewinnen. Die durch die Wiedervereinigung Deutschlands entstandene neue Metropolenachse zieht von Hamburg über Berlin und Prag nach Budapest. Hektisch versucht Bratislava sich in diese Achse vor den Toren Wiens einzuklinken. Die auf der Verkehrsministerkonferenz von 1993 noch Wien zugeschriebene Schnittstellenfunktion zwischen Triest und Warschau hat auf dem österreichischen Staatsgebiet kaum Realisierungschancen (vgl. Abb. 4).

Österreich hat aber auch in der Südregion beim Bahnbau nicht mit Italien mitgezogen. Die Pontebbana von Udine-Pontebba nach Villach, eine zweigleisige etwa 115 km lange Hochleistungsstrecke für Geschwindigkeiten zwischen 120 bis 200 km, ist inzwischen auf der italienischen Seite bis zur Grenze fertiggestellt, wobei Tunnels mit einer Gesamtlänge von 45,3 km errichtet worden sind. Auch auf der Südrampe der Brennerstrecke hat Italien inzwischen drei neue Tunnels mit insgesamt 24 km Länge gebaut. Auf der österreichischen Seite befindet sich für die Bewältigung des Brennerverkehrs anstelle des Alpenbasistunnels eine "kleine Lösung" durch das Inntal im Bau, welche zwischen Kufstein und Baumkirchen zu 75% als Unterflurtrasse geführt werden wird. Die Umfahrungen von Innsbruck und Hall sind schon fertiggestellt. Der heiß umkämpfte Semmeringbasistunnel mit einer Länge von 22 km samt einem Pilotstollen von 10 km ist zwar ein Dauerbrenner im Nationalrat, seine Finanzierung ist bisher jedoch nicht gesichert. Die über 150 Jahre alte Semmeringtrasse war seinerzeit eine Pionierleistung. Sie bildet jedoch heute als längste Langsamfahrstrecke in Europa ein echtes Hindernis für einen transkontinentalen Verkehr.



Quelle: LICHTENBERGER 1997, S. 327

Abb. 4: Europäisches Metropolen- und Hochgeschwindigkeitsnetz

7. Das ökonomische Glacis Österreichs in Zentraleuropa

Österreich bildet nicht nur den Modellfall eines Staates mit einer dualen Ökonomie, sondern auch den Modellfall für die räumlichen Konsequenzen der gegenwärtigen Liberalisierung. Während die großen Blöcke der von den Gewerkschaften beherrschten staatlichen Institutionen nicht imstande sind, sich aus der austrozentrierten Perspektive zu lösen, haben sich die zügig handelnden Firmen der privaten Wirtschaft in Nutzung der Chance der räumlichen Nähe und kulturellen Vertrautheit mit den östlichen Nachbarstaaten ein breites ökonomisches Glacis geschaffen. Die gegenwärtige geostrategische Landschaft ist daher in Zentraleuropa sehr vielgestaltig geworden.

Unter Bezug auf das Schlagwort der "Kapitalverschiebung von West nach Ost" seien zwei Eckdaten geboten. Ende 1994 betrug der Marktwert der Beteiligungen österreichischer Firmen im Ausland rund 103 Mrd. ATS. Umgekehrt belief sich der Wert der ausländischen Direktinvestitionen in Österreich laut den Berechnungen der Österreichischen Nationalbank auf insgesamt 145 Mrd. ATS. Internationale Investments in Österreich betreffen zumeist bestehende Betriebe, während österreichische

Investitionen im Ausland überwiegend Neugründungen darstellen. Bei den inländischen Firmenübernahmen durch ausländische Investoren handelt es sich zumeist um einen Eigentümerwechsel und nur in den seltensten Fällen um einen beachtlichen Investitionsschub.

Nach einer Umfrage der Wirtschaftskammer Österreich haben bis zum Jahr 1994 rund 10.000 österreichische Unternehmen Investitionsprojekte in den Oststaaten abgewickelt. Besonders wichtig sind dabei die zahlreichen Projekte von Klein- und Mittelbetrieben, die aufgrund ihrer guten Marktkennntnis und Marktnähe Marktzugangsverbesserungen und komparative Kostenvorteile besonders effizient zu nutzen verstanden. Seit 1990 sind durch Investitionen und Beteiligungen österreichischer Unternehmen jährlich rund 5 bis 6 Mrd. ATS in die Oststaaten geflossen, Ende 1994 erreichten die Investitionen rund 24 Mrd. ATS. Mehr als ein Drittel des Kapitals österreichischer Unternehmen im Ausland ist derzeit in den Oststaaten lokalisiert. Fast 60% aller Direktinvestitionen sind seit 1990 nach Ungarn gegangen und über 90% in unmittelbare Nachbarländer. Rußland und Polen spielten bisher keine nennenswerte Rolle. Allerdings gibt es erste Anzeichen dafür, daß Österreich diese herausragende Position in der Zukunft schrittweise verlieren wird. Die österreichischen Produkte stoßen auf den Ostmärkten immer mehr auf die Konkurrenz von Waren aus den Mitgliedsstaaten der zentraleuropäischen Freihandelszone CEFTA, der Tschechien, die Slowakei, Polen, Ungarn und Slowenien angehören. Sicher ist, daß die CEFTA-Konkurrenz die österreichischen Unternehmen zwingen wird, den Strukturwandel in Richtung auf die Produktion hochwertiger Waren voranzutreiben, um in der Konkurrenz mithalten zu können. Die steile Entwicklungskurve in der ersten Hälfte der 90er Jahre wird sich kaum in die Zukunft projizieren lassen. Es ist vielmehr damit zu rechnen, daß der österreichische Wettbewerbsvorsprung mit fortschreitender Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage in den Reformländern abnehmen wird.

Mit dem Satz "Von Joint-ventures zur neuen Konkurrenz" ist die Situation Ende der 90er Jahre zu kennzeichnen. Unmittelbar nach der Ostöffnung setzte von österreichischer Seite aus, zuerst in Ungarn, dann in Tschechien, ein "Joint-venture-Fieber" ein. Die Palette reichte von der Nahrungsmittelindustrie (Bierbrauereien und Zuckerkabriken) bis zum Einzelhandel, von der Gründung von Bankfilialen bis zu Tankstellen hin. Das wohl beachtenswerteste Comeback von Standortmustern der k.u.k. Monarchie ist auf dem Gebiet des Einzelhandels gelungen. Hier hat die heute börsennotierte Julius Meinl International AG als Dachholding für die zentraleuropäischen Aktivitäten der Julius Meinl AG nach der Ostöffnung in Ungarn 194 Filialen und in Tschechien 65 Filialen neu eröffnet. Auf dem weiteren Expansionsplan steht außer Tschechien und Ungarn auch Polen. Der Umsatz im Jahr 1996 in der Höhe von 5 Mrd. ATS in Ungarn und Tschechien entspricht unter Berücksichtigung der Kaufkraft etwa einem westeuropäischen Umsatz in der Höhe von 13 bis 14 Mrd. ATS und übertrifft damit bereits den Umsatzerlös der Filialen der Fa. Meinl in Österreich.

Durch den Kapitaltransfer und die Firmengründungen sind neue staatsübergreifende Regionsbildungen im Entstehen, welche unterschiedliche Reichweiten und unterschiedliche Eintrittspforten aufweisen. Diese Regionsbildungen werden an Hand von drei Beispielen vorgeführt:

- der internationalen Spedition Schenker (vgl. Abb. 5),
- des Netzwerks der Bank Austria (vgl. Abb. 6) und
- der Tankstellen der OMV (vgl. Abb. 7).

Die große amerikanische Spedition Schenker, welche in Wien eine Hauptniederlassung unterhält, kann auf eine historische Familientradition verweisen. Ihr Einzugsbereich reicht gegenwärtig von den Nachfolgestaaten der Monarchie über Rumänien und Bulgarien bis in die Türkei und zeichnet damit einen Handelsraum nach, der seinerzeit von der k.u.k. Monarchie dominiert worden ist.

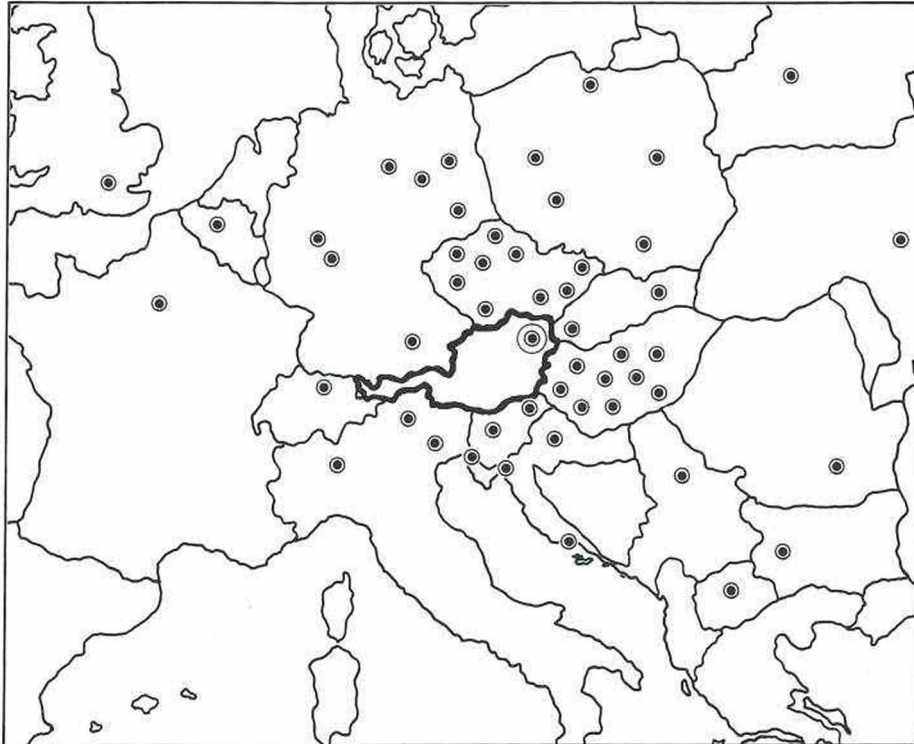
Herzeigergebnisse Österreichs liegen auf dem Bankensektor. In Tschechien und Ungarn wurde in den Jahren 1990 bis 1994 Nominalkapital in annähernd derselben Höhe in die ungarischen und tschechischen Banken investiert wie von der Bundesre-



Quelle: Schenker 1997

Graphik: Ch. WESTERMAYR

Abb. 5: Einzugsbereich der internationalen Spedition Schenker in Südosteuropa

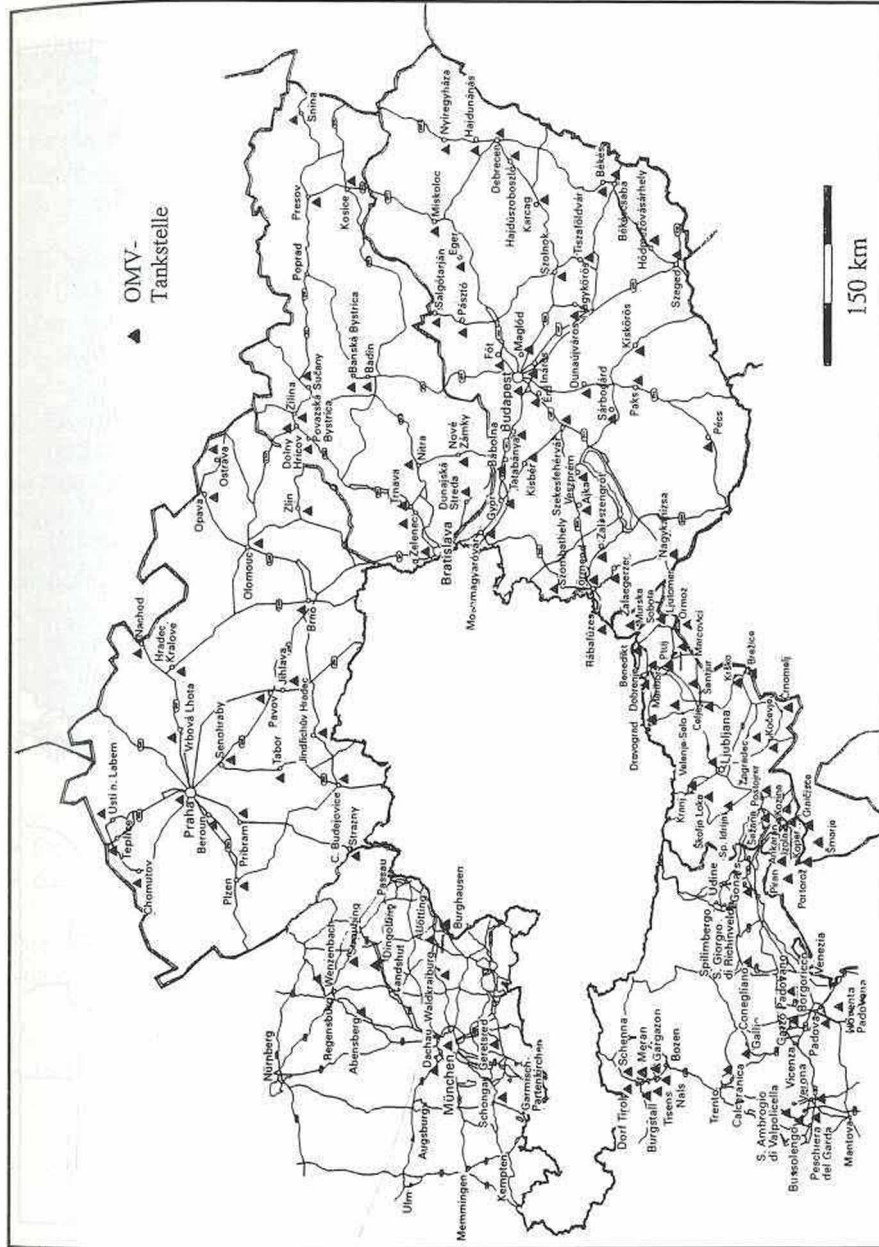


Quelle: BANK AUSTRIA (Hrsg.), Bank Info, vol. 10, 1997, S. 3 Graphik: Ch. WESTERMAYR

Abb. 6: Netzwerk der Bank Austria in Zentral- und Osteuropa

publik Deutschland. Die Bestrebungen der österreichischen Banken gehen auf die 80er Jahre zurück, als ein Wachstum auf dem heimischen wettbewerbsgeprägten Bankenmarkt nicht mehr möglich war. Insgesamt sind die Nachfolgestaaten der k.u.k. Monarchie, Ungarn und Tschechien, eindeutig der regionale Schwerpunkt der ausländischen Geschäftstätigkeit der österreichischen Banken geworden, die zu den Pionieren unter den ausländischen Direktinvestoren gehören und mit nahezu 40% des ausländischen Kapitals an erster Stelle stehen. Hierbei hat die Creditanstalt-Bankverein eine konsequente Neugründungsstrategie verfolgt, wobei sie in ihrer strategischen Ausrichtung dorthin zurückkehrt, wo sie bereits während der Donaunarchie, also vor rund 100 Jahren, ihre Standorte hatte, dagegen ist die Raiffeisenbank eher ein Newcomer. Im Gegensatz zu der im internationalen Maßstab geringen Größe haben beide Banken innerhalb kürzester Zeit aus eigener Kraft osteuropäische Niederlassungsnetze etabliert.

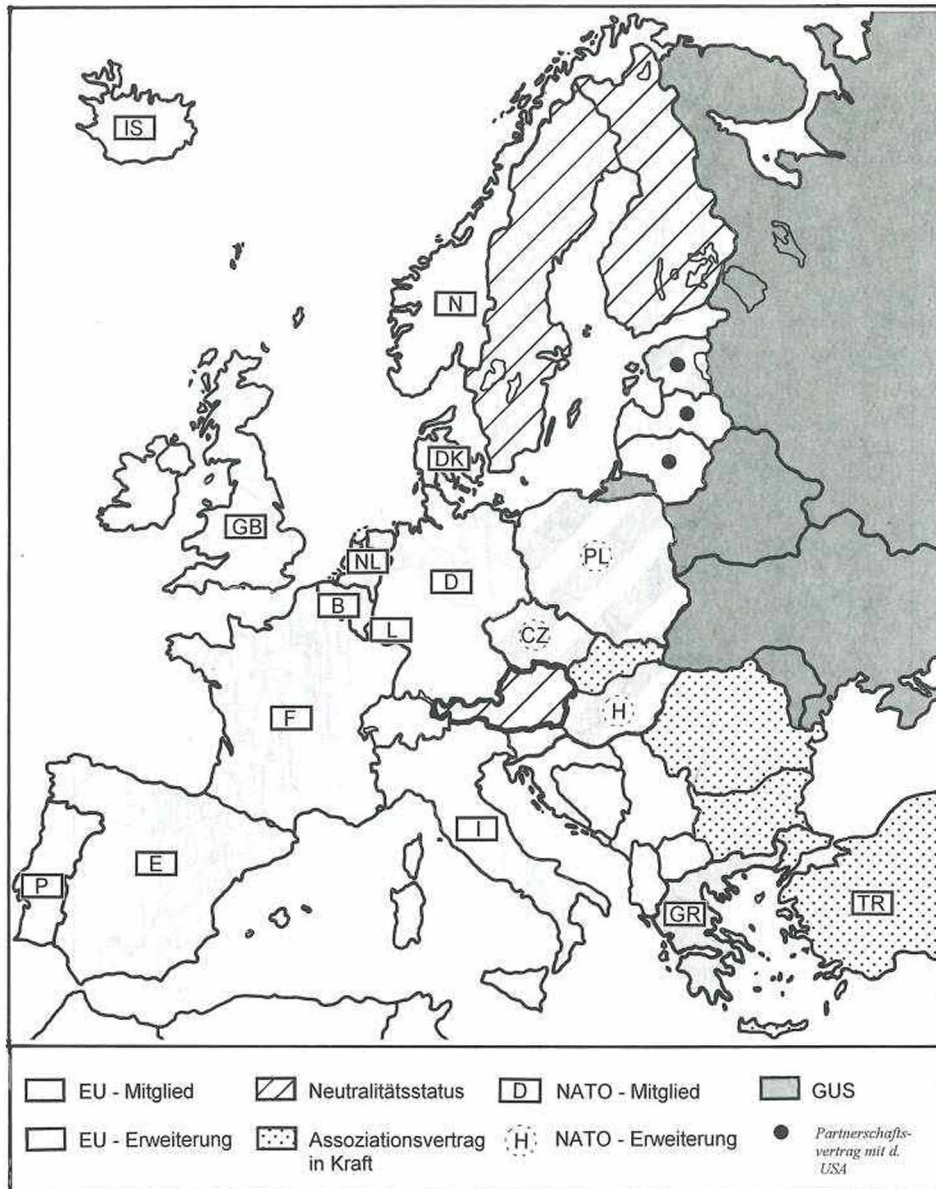
Die 1996 erfolgte Integration von Bank Austria und Creditanstalt sieht unter Bezug auf das Auslandsgeschäft vor, daß bis etwa Mitte 1998 die Tochterbanken von Bank Austria und Creditanstalt in den zentral- und osteuropäischen Ländern länderspezifisch



Quelle: OMV 1997

Graphik: Ch. WESTERMAYER

Abb. 7: Tankstellennetz der OMV in Zentraleuropa



Quelle: Fischer Welt Almanach 1998

Entwurf: E. LICHTENBERGER
Graphik: Ch. WESTERMAYR

Abb. 8: EU-NATO-GUS

verschmolzen werden. Derzeit sind sowohl Bank Austria als auch die CA mit Tochtergesellschaften, wie oben ausgeführt, in Tschechien und Ungarn, darüberhinaus auch in der Slowakei und in Slowenien präsent, ferner ist die Bank Austria in Kroatien und in Rußland, die CA in Polen vertreten. Gemeinsam beläuft sich die Bilanzsumme dieser Banken, die etwa 2.000 Mitarbeiter in 32 Filialen beschäftigen, auf rund 50 Mrd. Schilling.⁵⁾ Rückwirkend mit Jahresanfang 1997 wurde am 29.9.1997 die Fusion der beiden Finanztöchter zur CA IB Investment Bank AG abgeschlossen.

Das Netzwerk der Bank Austria/CA Gruppe inklusive der Standorte der CAIB sowie der Leasing- und Handelstöchter ist aus Abbildung 6 zu entnehmen. Hierbei ist vor allem auf die breite Plattform nach Süden in Oberitalien und Slowenien sowie auf die Niederlassungen in Bayern hinzuweisen.⁶⁾

Die Ähnlichkeit dieses räumlichen Verteilungsmusters mit dem der neu gegründeten Tankstellen der OMV fällt auf (vgl. Abb. 7). Es ist anzunehmen, daß zwischen beiden österreichischen Großunternehmen Informationsnetzungen bestehen. Die Verbreiterung dieses Glacis vor den Grenzen des Kleinstaates einerseits in Richtung auf die benachbarten EU-Staaten, nach Bayern und Oberitalien hinein, ebenso aber auch in die postsozialistischen Staaten, welche in Kürze der NATO angehören werden, ist ein Beleg für die ökonomische Integration von Österreich in ein weiteres Mitteleuropa.

8. Ausblick

Zwei Prozesse bestimmen die Gegenwart:

- Die Globalisierung der Wirtschaft und
- das Zusammenwachsen der europäischen Staaten zu einem Vereinten Europa.

Die Globalisierung der Wirtschaft erzwingt die Akzeptanz der "economy of scale" auch im Verkehr, konkret kommt es dadurch zur Fixierung auf wenige Strecken mit wachsender Frequenz. Magistralen des Verkehrs gehört die Zukunft als Verbindungsachsen zwischen den Eurometropolen.

- Die Globalisierung und ebenso der ökonomische Einigungsprozeß von Europa erzwingen die "accessibility" von Räumen. Gebiete, welche schlecht erreichbar sind, werden peripherisiert und marginalisiert.
- Die Globalisierung ist mit einer Liberalisierung verbunden, d.h. mit einem Rückbau des Staates, und erzwingt mittelfristig eine Separierung der Verkehrspolitik von der Sozialpolitik. Die Funktion des öffentlichen Verkehrs als Mittel des Disparitätenausgleiches ist auf Dauer nicht haltbar.

5) 1996 betragen die Bilanzsummen der CA-AG in Prag 9,6, in Budapest 7,9, in Warschau 4,6, in Laibach 2 und in Preßburg 2 Mrd. ATS.

6) Die Bilanzsumme der CA München beträgt rund 5 Mrd. ATS.

Die konkreten räumlichen Effekte werden zunehmend von der EU bestimmt

1. Durch den Beitritt zur EU und die absehbare Osterweiterung wird der Transitverkehr zum Binnenverkehr, zunächst im Westen und dann auch im Osten.
2. Das österreichische Verkehrsproblem des Transitverkehrs wird sich somit mittelfristig zu einem Engpaßproblem des Binnenverkehrs in bestimmten Verkehrskorridoren reduzieren.
3. Vor dem Hintergrund der Verkehrsdichte in den Ballungsräumen des Ruhrgebietes und der Randstadt in den Niederlanden werden bisher als Extreme angesehene Werte zur Normalität.

Die kurze Übergangsphase zwischen dem EU-Beitritt Österreichs und der Osterweiterung zwingt den Kleinstaat gleichzeitig das Ungleichzeitige bewältigen zu müssen

1. Das Problem des Nord-Süd-Transitverkehrs ist noch nicht gelöst. Es ist weder die Arlbergstrecke noch die Pyhrnstrecke der Autobahn fertiggestellt. Die Unterflurtrasse im Inntal, welche als österreichische Lösung den Brennerbasistunnel ersetzt, ist erst im Bau. Die Brennerautobahn bedarf der Erneuerung von Brücken und des weiteren Ausbaus.
2. Die Ostöffnung und die damit wieder potentiell mögliche "Mittelpunktage" von Wien hat bisher keine wesentlichen neuen Planungen eingeleitet. Der Torso des Verkehrssterns besteht weiterhin. Die Mittelpunktage ist in erster Linie dem Flugverkehr und dem wachsenden quartären Sektor zugute gekommen.
3. Zu langsam wurde wahrgenommen, daß das wiedervereinigte Deutschland mit seiner Hauptstadt Berlin Verkehrskorridore in die Kleinstaatwelt von Ostmitteleuropa und Südosteuropa ausrichten wird.
4. Zu spät wurde wahrgenommen, daß die Kleinstaaten im Osten und Süden Österreichs vom europäischen Transitverkehr profitieren wollen, sodaß Österreich gleichzeitig überfahren und umfahren wird.
5. Zu spät wurde registriert, daß mit der NATO-Erweiterung und der EU-Erweiterung eine neue Verkehrsfront und damit eine neue Investitionsfront außerhalb Österreichs aufgebaut wird.

Da in den ehemaligen COMECON-Staaten aber Nationalstaaten am Zug sind, wird nicht dasselbe geschehen, was in Österreich in den Nachkriegsjahrzehnten infolge einer bemerkenswerten Mesalliance zwischen internationalen militärischen und ökonomischen Interessen und dem Föderalismus passiert ist, daß nämlich Autobahnstränge quer durch Österreich errichtet wurden, die nicht den gesamtösterreichischen Verkehrsbedürfnissen entsprachen.

6. Was bleibt daher für den Kleinstaat in seiner neuen geostrategischen Lage außer dem schon älteren Transitverkehr über die Alpen? Es bleibt ebenfalls nur die bereits bestehende Westverbindung von Straße und Bahn, die nunmehr freilich zu einer europäischen Magistrale von Paris über München nach Wien und Budapest ausgebaut wird. Wien hat damit die Position einer wichtigen Endstation der westlichen Welt, die es in der Nachkriegsjahrzehnten innehatte gegen die Position als wichtige Station auf der genannten Magistrale eingetauscht.

7. Die bereits in der Ersten Republik eingeleitete Redimensionierung der Verkehrsposition auf einen Kleinstaat wird durch die Eingliederung in die Europäische Union und die mittelfristige Osterweiterung abgeschlossen.

9. Summary

Elisabeth Lichtenberger: Austria's Geostrategic Position in Europe

At present, a globalization of the economy and the European countries' forming a United Europe are two decisive processes :

- The globalization of the economy enforces an acceptance of economies of scale in transport, too. Obviously the future belongs to international top rank roads and railway lines as the axes joining the Eurometropolises.
- The globalization and agreements on an economic restructuring in Europe make it necessary to improve accessibility – areas only accessible with difficulty will become peripheral.
- This globalization is paralleled by a liberalization, i.e. a withdrawal of state influence, bringing about a separation of transport and social politics on a medium-term basis. In the long run, public transport cannot remain a means for mitigating disparities.
- With joining the European Community and the EC's expansion toward the east to be expected in the near future, for Austria former transit transport becomes inland transport, at first in the west, later on also in the east. Problems with transit transport will be reduced, in the not too distant future, to a bottle-neck problem along specific transport corridors. Considering the density of traffic in the Ruhr conurbation or Netherland's Randstad today's extremes will appear to be mere averages.

The short interim phase between Austria's joining the EC and the expansion towards the east forces this small country to cope, so to speak, simultaneously with both synchronous and asynchronous developments:

- The problem of north-to-south transport is not solved yet, neither the Arlberg route nor the Pyhrn motorway are completed. The underground route along the Inn Valley, a typically Austrian surrogate for the extensive Brenner tunnel, is just being constructed.
- The opening-up towards the east that might have provided a chance for Vienna's regaining the central position it had held in a large empire did not result in any pertinent foresighted planning. There still are only relics of the former well-developed radial transport system.
- Very slowly it was realized that a re-united Germany with its capital Berlin will construct new transport corridors to the group of small countries in Eastern Central and Southeastern Europe.
- Belatedly one became aware of the fact that those small countries certainly intend

to profit from European long-distance transport, with Austria being both traversed and by-passed.

- At too late a date it was realized that new transport requirements and, thus, new foci of investment developed outside Austria due to the expansion of both the NATO and EC.
- The adaptation of the transport system to the requirements of a small country that had already started during the First Republic is being finished now with Austria's having joined the EC and its expansion towards the east on a medium-term basis.

10. Literaturverzeichnis

Bibliographie

- AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.) (1992), Perspektiven der Raumentwicklung in Europa (= Forschungs- u. Sitzungsber., 190). Hannover.
- ASCHER F. et al. (1993), Les territoires du futur. Datar, Ed. de l'aube. La Tour d'Aigues.
- BANK AUSTRIA (Hrsg.), 1997. Bank Info. Vol. 10.
- BEHAR P. (1994), Zentraleuropa im Brennpunkt. Analysen und Perspektiven einer kontinentalen Geopolitik (Aus dem Französischen von KELLERMAYR B. u. R). Graz, Styria. 227 S.
- BRILL H. (1994), Geopolitik heute. Deutschlands Chance? Frankfurt, Ullstein. 240 S.
- BRUNET R. (1989), Les Villes Europeennes. DATAR.
- CARTER F.W., JORDAN P., REY V. (Hrsg.) (1996), Central Europe after the Fall of the Iron Curtain (= Wiener Osteuropa-Studien, 4). 345 S.
- CEDE P., FLECK D. (1996), Der Mitteleuropabegriff. Entwicklung und Wandel unter dem Einfluß zeitspezifischer Geisteshaltungen. In: Arb. aus d. Inst. f. Geogr. d. Univ. Graz, 34, S. 15-26.
- DEUBNER C. (Hrsg.) (1991), Die Europäische Gemeinschaft in einem neuen Europa. Herausforderungen und Strategien (= Aktuelle Materialien z. Int. Politik, 29). 253 S.
- DORMAN A.M., TREACHER A. (1995), European Security. An Introduction to Security Issues in Post-Cold War Europe (= Dartmouth Publ., 2073).
- DOSTAL P., HAMPL M. (1992), Urbanization, Administrations and Economies: Future Geopolitical and Geo-economic Changes. In: DOSTAL P., ILLNER M., KARA J., BARLOW M. (Hrsg.), Changing Territorial Administration in Czechoslovakia International Viewpoints, S. 191-203. Prag, Amsterdam, Czech. Ac. Sciences.
- DOSTAL P., HAMPL M. (1996), Transformation of East-Central-Europe; General Principles under Differentiating Conditions. In: CARTER F.W., JORDAN P., REY V. (Hrsg.), S. 113-128.
- O'DOWD L., WILSON T.M. (Hrsg.) (1996), Borders, Nations and States. Aldershot et al., Aveburg. XI, 237 S.
- EBELING F. (1994), Geopolitik: Karl HAUSHOFER und seine Raumwissenschaft. Berlin, Akademie Verlag. 272 S.
- EISENBAHN-HOCHLEISTUNGSSTRECKEN AG (Hrsg.) (1996), Projekte der Hochleistungsstrecken-AG. Wien, Eigenverlag.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hrsg.) (1995), Europa 2000+ – Europäische Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung. Luxemburg, Amt f. amtl. Veröff. d. Europ. Gemeinschaften. 247 S.

- FARINGDON H. (1989), *Strategic Geography*. London, New York, Routledge. 354 S.
- FASSMANN H., LICHTENBERGER E. (Hrsg.) (1995), *Märkte in Bewegung. Metropolen und Regionen in Ostmitteleuropa*. Wien, Böhlau. 296 S.
- FOUCHER M., POTEI J.Y. (1993), *Le Continent retrouve. La Tour d'Aignes Datar*, Ed. de l'Aube. 182 S.
- GIESSMANN H.J. (1995), *Sicherheitspolitik in Ostmitteleuropa*. Baden-Baden, Nomos-Verlagses. 294 S.
- GRITSAI O., TREIVISH A. (1990), *Stadial Concept of Regional Development. The Dynamics of Core and Periphery in Europe*. In: *Geogr. Zeitschr.*, 78, S. 65-77, 137-149.
- GRÜTER J.W. (1997), *Verkehrswegeplan im Bereich der Reformstaaten. Eine Koordinationsaufgabe für die EU?* In: *Österr. Ingenieur- u. Architekten-Zeitschr.*, 142, 2, S. 78-81.
- HALECKI O. (1957), *Europa, Grenzen und Gliederung seiner Geschichte*. Darmstadt, Wiss. Buchges. 210 S.
- HALL D.R. (1993), *Impacts of Economic and Political Transition on the Transport Geography of Central and Eastern Europe*. In: *Journal of Transport Geography*, 1, 1, S. 20-35.
- HASSINGER H. (1917), *Das geographische Wesen Mitteleuropas*. In: *Mitt. k.k. Geogr. Ges. Wien*, 60, S. 437-493.
- HOSTER F. (1996), *Auswirkungen des Europäischen Binnenmarktes für Strom auf Stromhandel und Erzeugungsstruktur – Resultate eines Simulationsmodells des europäischen Kraftwerksparks*. In: *Zeitschr. f. Energiewirtschaft*, 20, 4, S. 303-320.
- JAWORSKI R. (1997), *Neue Eisenbahn-Magistralen für den alpenquerenden Verkehr Europas – Planungen und Realisierungsaussichten*. In: *Österr. Zeitschr. f. Verkehrswiss.*, 1, S. 35-54.
- JÖNS H., KLAGGE B. (1997), *Bankwesen und Regionalstruktur in Ungarn. Eine Analyse der Filialnetzstrukturen und -strategien aus regionalwirtschaftlicher Perspektive (= ISR-Forschungsber. 16)*.
- JURDA K., PLACEK J. (1997), *Der Nord-Süd-Korridor auf dem Gebiet der Slowakischen Republik*. In: *Österr. Ingenieur- u. Architekten-Zeitschr.*, 142, 2, S. 95-100.
- KARNER G. (1997), *Internationaler Bericht*. In: *Österr. Militärische Zeitschr.*, 3, S. 294
- KLARIC M., KREC S. (1997), *Die Eisenbahnlinie Budapest-Gyekenyes (Staatsgrenze)-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Rijeka*. In: *Österr. Ingenieur- u. Architekten-Zeitschr.*, 142, 2, S. 111-112.
- KUDLICZA P. (1994), *Umfahrung Österreich*. In: *Industrie*, 45, S. 36-38.
- KUNZMANN K.R., WEGENER M. (1991), *The Pattern of Urbanization in Western Europe (= Ber. aus d. Inst. f. Raumplanung, 18)*.
- LE RIDER J. (1994), *Mitteleuropa. Auf den Spuren eines Begriffs (Aus dem Französischen von FLECK R.)*. Wien, Deuticke. 183 S.
- LENKE H. (1997), *Eisenbahnprojekte in den Reformstaaten aus wirtschaftlicher Sicht*. In: *Österr. Ingenieur- u. Architekten-Zeitschr.*, 142, 2, S. 67-73.
- LICHTENBERGER E. (Hrsg.) (1991), *Die Zukunft von Ostmitteleuropa. Vom Plan zum Markt (= ISR-Forschungsber., 2)*.
- LICHTENBERGER E. (1993), *Wien – Prag. Metropolenforschung*. Wien, Böhlau Verlag. 193 S.
- LICHTENBERGER E. (1996), *Geography of Transition in East-Central Europe: Society and Settlement Systems*. In: CARTER F. W., JORDAN P., REY V. (Hrsg.), S. 137-152.
- LICHTENBERGER E. (1997), *Österreich (= Wissenschaftl. Länderkunden)*. Darmstadt, Wiss. Buchges. 387 S.
- LICHTENBERGER E., FASSMANN H. (1989), *Österreich. Der Staat zwischen West und Ost*. In: *Tagungsband d. Kartographenkongresses*, S. 33-48. Wien.

- O'LOUGHLIN J., WUSTEN H. v.d. (Hrsg.) (1993), *The New Political Geography of Eastern Europe*. London, New York, Belhaven Press. 280 S.
- LUTZKY N. (1990), Vor neuen Dimensionen im europäischen Verkehr. In: PROGNOSE (Hrsg.), *Verkehr im neuen Europa. Mehr Mobilität – mehr Wohlstand?* S. 1-16. Basel.
- MATIS H., STIEFEL D. (1995), *Das Haus Schenker. Die Geschichte der internationalen Spedition 1872-1931*. Wien, Ueberreuter. 400 S.
- ÖMV Aktiengesellschaft (Hrsg.) (o. J.), *ÖMV-Verarbeitung*. Wien.
- OMV (Hrsg.) (1997), *Tankstellennetz Stand Februar 1997 (Karten): Tankstellen Norditalien; Tankstellen Bayern; Tankstellen Tschechische Republik; Tankstellen Slowakei; Tankstellen Slowenien; Tankstellen Ungarn*.
- PANEUROPÄISCHE VERKEHRSMINISTERKONFERENZ HELSINKI (1997). Unveröff. Tagungsunterlagen Helsinki 1997.
- PAINTER J. (1995), *Politics, Geography and 'Political Geography'. A Critical Perspective*. London, Verlag Arnold. 206 S.
- PAPACOSMA S.V., HEISS M.A. (1995), *NATO in the Post-Cold War Era*. Basingstoke, London, Macmillan.
- PRIBERSKY A. (Hrsg.) (1991), *Europa und Mitteleuropa? Eine Umschreibung Österreichs*. Wien, Verlag Sonderzahl. 246 S.
- PRISCHING M. (Hrsg.) (1994), *Identität und Nachbarschaft*. Wien, Böhlau. 415 S.
- REY V. (1996), *The New Central Europe: Waiting for Convergence?* In: CARTER F.W., JORDAN P., REY V. (Hrsg.), S. 45-62.
- SCHLÖGEL K. (1989), *Die Mitte liegt ostwärts*. Berlin, Verlag Siedler. 122 S.
- STADTPLANUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 (Hrsg.), (1997), *Das Transeuropäische Verkehrsnetz – TEN*.
- SUPPAN A. (1990), *Der Begriff "Mitteleuropa" im Kontext der geopolitischen Veränderungen seit Beginn des 19. Jahrhunderts*. In: *Mitt. d. Österr. Geogr. Ges.*, 132, S. 192-213.
- TIKMAN P., STACH I. (1997), *Modernization and Development of Czech Railways Infrastructure*. In: *Österr. Ingenieur- u. Architekten-Zeitschr.*, 142, 2, S. 93-94.

Zeitschriften

- ÖMZ. Österr. Militärische Zeitschr. Hrsg.: Bundesmin. f. Landesverteidigung. Chefred.: OberstdG Gerald KARNER
- Truppendienst. Zeitschr. f. Führung u. Ausbildung im österr. Bundesheer. Hrsg.: Bundesmin. f. Landesverteidigung. Chefred.: Brigadier Dr. Horst MÄDER.
- Wissenschaft und Verkehr, 1, 1996. Hrsg.: Bundesmin. f. Wissenschaft u. Verkehr.

Statistik

- ÖSTAT (Hrsg.), *Statistisches Jahrbuch für die Republik Österreich*, ab 1961.
- ÖSTAT (Hrsg.), *Verkehrstatistik (Güterverkehr) 1994. Schnellbericht*.
- ÖSTAT (Hrsg.) (1994), *Zollämterverflechtung Straße*.

Amtsblätter

- Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften. C 97, 20. 4. 1995.
- Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften. L 228, 39. Jg., 9. September 1996.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1997

Band/Volume: [139](#)

Autor(en)/Author(s): Lichtenberger Elisabeth

Artikel/Article: [Österreich. Zur geostrategischen Lage Österreichs in Europa 47-76](#)