

Unter einem Dogma (griech. δόγμα, dógma, „Meinung, Denkart, Lehrsatz“; Plural Dogmen oder seltener nach dem Griechischen Dogmata) versteht man eine fest stehende Definition oder eine grundlegende Lehrmeinung, deren Wahrheitsanspruch als unumstößlich gilt.

Dogmatischer Lehren sprechen jeder Kritik die Legitimität ab. Sie stellen den Anspruch, dass sie nicht hinterfragt werden dürfen.

(aus <http://de.wikipedia.org>)

Das Dogma „**Verkehr bringt Wohlstand, mehr Verkehr bringt mehr Wohlstand**“ beruht auf sehr alten Erfahrungen, die den Handel, also den Austausch von Gütern, zwischen verschiedenen Ländern oder Gesellschaften betreffen. Er Verkehr auf der Bernsteinstraße zwischen Ostsee und Südeuropa, auf den Salzstraßen in Mitteleuropa und auf der Seidenstraße zwischen Europa und Chinabrachte sicherlich allen Beteiligten überwiegend mehr Wohlstand, ebenso der Handel mit Gewürzen aus Ostasien. Dabei handelte es sich um Güter, die es nur in einer Region gab. Sie wurden getauscht mit Gütern, die wiederum in den betreffenden Regionen nicht vorhanden (oder selten) waren. Es war ein Handel mit ungleichen Gütern.

Auch heute kann der Handel mit ungleichen Gütern, der auf Spezialisierung oder spezielles Know-How beruht, positive Wirkungen auf den Wohlstand haben.

Um diesen Handel zu fördern, wären Verkehrsinvestitionen gerechtfertigt.

Anders verhält es sich, wenn mit gleichen Gütern gehandelt wird: bei gleichen Sozialniveau der Handelspartner komme es zu einem sinnlosen Nullsummenspiel. Ansonsten zu Sozialdumping auf Absinken des höheren auf das niedrigere Sozialniveau des jeweiligen Handelspartners. Neue Verkehrswege können sowohl positive, als auch negative Auswirkungen haben.

(aus: Andrew Kilpatrick; Neue Straßen: Nutzen oder Schaden für die regionale Wirtschaft; 2007)

Österreich im 21. Jahrhundert

Es gibt praktische keine Gebiete, die nicht durch Bahn, Straßen oder befahrbare Wege erschlossen sind. Es sind ganz andere Verhältnisse wie etwa im Amazonas-Tiefland, wo der Bau eines neuen Verkehrsweges Gebiete überhaupt erst mit der Außenwelt verbinden und einen Gütertausch erst ermöglichen. Auch in China sind noch ca. 10% der Dörfer nicht an das Straßennetz angeschlossen. Dort bringen Straßenbauten wirtschaftliche Verbesserungen.

In Österreich wird der Transportwiderstand verringert. Damit verbunden ist meistens auch eine Verringerung der Kosten für den Güterverkehr. Dies hat den Effekt, dass an den Gesamtkosten eines Produktes der Anteil der Transportkosten verringert wird, der Faktor menschliche Arbeit (= Personalkosten) aber an Bedeutung gewinnt. Der Druck, Produktionen in Billiglohnländer zu verlegen, nimmt weiter zu. Das Verkehrsaufkommen wächst weiter an.

Die Nachteile des erhöhten Verkehrsaufkommens, wie zusätzliche Verkehrsunfälle, Gesundheits- und Umweltbelastungen und die damit verbundenen Kosten werden den Transportkosten nicht hinzugerechnet. Diese sogenannten externen Kosten werden der Allgemeinheit verrechnet und die Anrainer müssen mit einer Verschlechterung der Umwelt und einer verstärkten Schadstoff- und Lärmbelastung leben.

Durch neue Richtlinien sollte ein geringer Teil dieser externen Kosten in Zukunft den Verursachern angeordnet werden.

Nur: lässt sich die Gesundheit abkaufen? Was ist sie wert?

Auswirkungen auf die Bezirke im Einzugsgebiet der S36/S37 am Beispiel der Transportkosten

Der Schnellstraßenbau hat unmittelbare Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft: die Verkehrs- und Transportkosten ändern sich.

Grundlage für die untenstehenden Überlegungen sind folgende Kostensätze:

LKW-Maut pro km:	0,33 €
LKW-Kosten pro km:	0,90 €
Fahrer-Stundenkosten:	30,00 €

Betrachtet wird eine Firma, die von Murau nach Italien liefert. Gegenübergestellt wird eine Konkurrenzfirma aus Wien.

Durch den Schnellstraßenbau kommt es für die Konkurrenz aus Wien zu einer Verkürzung der Fahrstrecke um ca. 30 km und einer Fahrzeitreduktion von ca. 20 Minuten (= 0,33 Stunden).

LKW-Maut	0,33	-30	- 9,90
LKW-Kosten	0,90	-30	- 24,00
Fahrerkosten	30,00	-0,33	- 9,90
Summe:			- 43,80

In Summe kann der Betrieb aus Wien den italienische Markt um fast 44 Euro billiger beliefern. Ein klarer Vorteil für die dortige Wirtschaft.

Für den Betrieb aus Murau kommt es zu einer Fahrzeitreduktion nach Klagenfurt von ca. 15 Minuten, die Fahrstrecke verkürzt sich um angenommene 3 km. Zusätzlich fallen aber für 50 km LKW-Maut an.

LKW-Maut	0,33	+50	+ 16,50
LKW-Kosten	0,90	- 3	- 2,50
Fahrerkosten	30,00	-0,25	- 7,50
Summe:			+ 6,60

In Summe verteuert sich die LKW-Fahrt nach Italien für den Betrieb aus Murau um über 6 Euro pro Fahrt.

Die Konkurrenz aus Tschechien, Polen und aus Nordeuropa profitiert genau so wie die Firmen aus Wien. Es kommt zu einem Nachteil für den Betrieb aus Murau von über 50 Euro pro Fahrt. Berechnungen für Lieferungen in andere Regionen bringen ähnliche Ergebnisse:

Für die regionale Wirtschaft in den Ausbaugebieten verteuern sich die Transportkosten. Die Konkurrenzfähigkeit der heimischen Firmen wird verringert.

Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und für den Inhalt verantwortlich:
Bürgerinitiative St. Marein bei Neumarkt, A-8820 St. Marein bei Neumarkt Nr. 90, ZVR.: 400965838. Druck: Eigendruck.
Spenden: RB Neumarkt, Kt.Nr.: 2.010.577, BLZ.: 38.402.
<http://www.s37neindanke.at> Mail: buergereininitiative@st-marein.at



März 2009

Das Dogma^{*)} der Verkehrspolitik:

Verkehr bringt Wohlstand – mehr Verkehr bringt mehr Wohlstand.

Wer profitiert vom Schnellstraßenbau

*) DOGMA: grundlegende Lehrmeinung, deren Wahrheitsanspruch als unumstößlich gilt.