

## ÖSTERREICH IM EUROPÄISCHEN KONTEXT

### ÖSTERREICH IN EUROPA ZU BEGINN DES 21. JAHRHUNDERTS

Elisabeth LICHTENBERGER, Wien

#### INHALT

##### *Abstract*

##### *Zusammenfassung*

1. Einleitung
2. Die geostrategische Position von Österreich im Verkehr
3. Die Ost-West-Wanderung der Bevölkerung und die West-Ost-Verschiebung des Kapitals
4. Ausblick
5. Literaturhinweise
6. Verzeichnis der Abbildungen

## 1. Einleitung

An der Frage der Osterweiterung der EU ist die schwarz-blaue Koalitionsregierung in Österreich im September 2002 gescheitert. Bundeskanzler Schüssel begründete die Neuwahlen mit den folgenden Worten:

*„Die Erweiterung der Europäischen Union ist in der Schlussphase und muss in einem europäischen vor allem auch österreichischen Sinn gelöst werden. Und ich glaube, das ist ein Herzstück, das uns von der Randlage ins Zentrum rückt, von der Peripherie ins Herz Europas zurückbringt, und das steht nicht zur Disposition.“*

Mit diesen Worten wird der EU-Osterweiterung eine Bedeutung zugeschrieben, welche bereits beim Fall des Eisernen Vorhangs durch die „Drehung des Staates“ teilweise realisiert wurde und in Form einer „neuen Gründerzeit“ vor allem der Hauptstadt Wien zugute gekommen ist. Der Anspruch Österreichs auf die Mittelpunktlage in Europa hat seit den 1990er Jahren die österreichische Medienlandschaft in vielfältiger Weise beherrscht. Einen derartigen Anspruch hat allerdings das westliche Nachbarland Bayern bereits früher gestellt. In der Homepage des Freistaates ([www.bayern.de](http://www.bayern.de)) ist Folgendes nachzulesen: *„Bayern liegt im Mittelpunkt Europas. Nahe bei Waldsassen in der Oberpfalz ist noch heute jener Stein zu sehen, den Napoleon 1805 setzen ließ, um die ‚Mitte Europas‘ zu kennzeichnen.“*

Mit der Beantwortung der Frage nach der Mittelpunktlage ist auch die Zielsetzung des Aufsatzes über „Österreich in Europa zu Beginn des 21. Jahrhunderts“ definiert: Es geht um die Vision und die Realität der Lage Österreichs im Zentrum von Europa.

Einige Feststellungen seien vorangestellt:

⊕ Der Anspruch auf die Mittelpunktlage wird von einem Kleinstaat erhoben. Der Anteil der österreichischen Bevölkerung an der Bevölkerung der EU beträgt nur rund 2,5 %, d.h., es handelt sich um einen Anteil, dem in der Wiener Agglomeration die Relation von Mödling zur Kernstadt Wien entspricht. Im Zuge der EU-Erweiterung wird dieser Anteil auf unter 2 % fallen.

⊕ Der Kleinstaat Österreich weist einige Besonderheiten auf. Er ist ein Produkt des Friedenvertrags von Saint-Germain-en-Laye und damit weniger als 100 Jahre alt ist.

Er hat in dieser Form vorher nicht existiert, während die Bundesländer sehr alte historische Einheiten bilden. Ihnen kommt das Konzept „Europa der Regionen“, d.h. der Beitritt zur EU und ebenso die EU-Erweiterung zugute.

⌚ In der Zeit eines geteilten Europas war Österreich der äußerste Brückenkopf von Westeuropa. Dieser ragte mit seinen überlangen Grenzen weit in den COMECON-Raum hinein und übernahm östliche Elemente eines verwalteten Kapitalismus.

⌚ Mit der Öffnung der Grenzen 1989 erfolgte „die Drehung des Staates“. Zurecht wurde eine „Rückkehr der Geschichte“ angesagt: Eine neue Periode der Beziehungen zu den anderen „Nachfolgestaaten“ der einstigen Donaumonarchie begann.

⌚ Der Beitritt Österreichs zur EU 1994 bedeutete für den Kleinstaat einen Quantensprung in den räumlichen Maßstäben des Denkens und der Sichtweise der Bevölkerung, der Entscheidungsträger und der Medien. Dieser mühsame Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen und wird noch Jahrzehnte des 21. Jahrhunderts in Anspruch nehmen.

⌚ Österreich ist bereits heute das Transitland Nr.1 in Europa. Diese Bedeutung wird sich mit der EU-Erweiterung noch wesentlich verstärken.

Damit komme ich zum Kernthema des Aufsatzes – der Ansatz ist schlicht. Die Parameter der Entfernung und der Vernetzung im Verkehr sowie die räumlichen Parameter im Kontext der Immigration der Bevölkerung und der Bewegung des Kapitals leiten die Aussagen.

## **2. Die geostrategische Position von Österreich im Verkehr**

Die Aussage von der Mittelpunktlage Österreichs in Europa ist richtig, wenn man das Luftlinienpotential des Wiener Flughafens heranzieht und durch eine Karte der Luftlinienentfernung zu ausländischen Destinationen belegt.

Abbildung 1 gestattet einige erstaunliche Aussagen. In einem inneren Ring der Luftlinienentfernung liegen die Hauptstädte der Nachbarstaaten Tschechien (Prag), Ungarn (Budapest), Kroatien (Zagreb), Slowenien (Laibach) und des Freistaates Bayern (München). In der nächsten Entfernungzone befinden sich die Hauptstädte Deutschlands (Berlin), Polens (Warschau), Exjugoslawiens (Belgrad) und die Metropole Oberitaliens (Mailand). In noch größerer Entfernung liegen die Hauptstädte Frankreichs (Paris) und der Ukraine (Kiew) einander in sehr

ähnlicher kilometrischer Luftliniendistanz von Wien diametral gegenüber. In einer äußeren Zone befinden sich die Hauptstadt Großbritanniens (London) und die Metropole der Türkei (Istanbul) ebenso wie die Hauptstadt Estlands (Riga). Es ist auch richtig, die Position des Wiener Flughafens als „Drehschreibe zwischen West- und Osteuropa“ zu bezeichnen. Bei einer Gesamtzahl von rund 12 Mio. Passagieren (2001) ist allerdings die Zahl der nach östlichen Flughäfen beförderten Personen wesentlich geringer als jene nach westeuropäischen Destinationen. So beträgt die Relation der Passagierzahl zwischen Paris und Kiew 7:1, zwischen London und Istanbul 3,5:1.

**Abb. 1: Luftlinienentfernung von Wien in Europa (Ringe von ~300 km)**



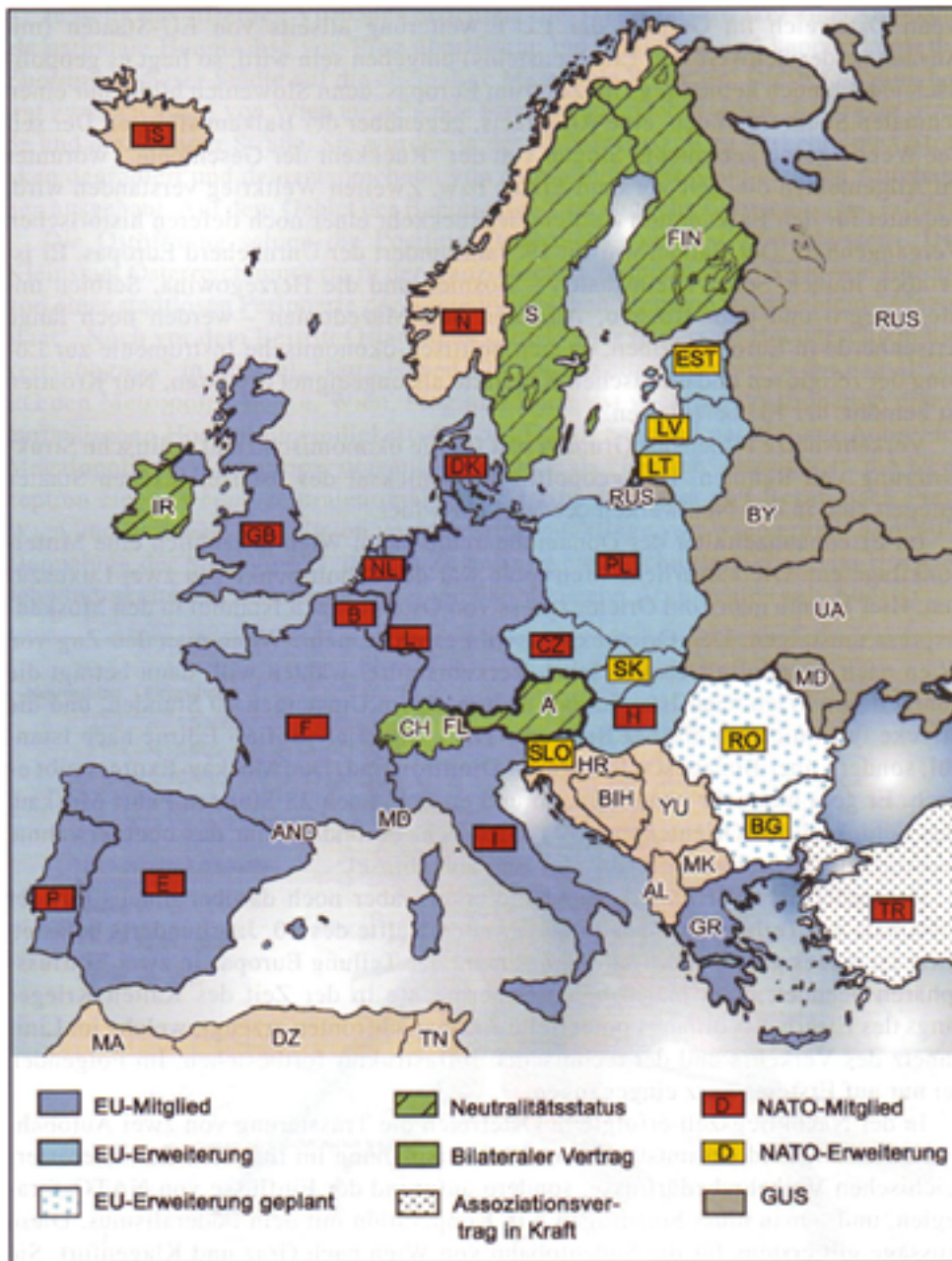
Quelle: Statistische Mitteilungen 2000, Heft 1, Wien. Deckblatt

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass derzeit wohl die Luftliniendistanzen zu den europäischen Hauptstädten die Aussage von der Mittelpunktlage Wiens in Europa belegen, die tatsächlichen Zahlen der Reisenden nach den verschiedenen Destinationen jedoch eine ausgeprägte Asymmetrie dokumentieren, die langfristig - im Zuge der EU-Erweiterung nach dem Osten – teilweise reduziert werden wird.

Die Asymmetrie der Flugbewegungen vom Wiener Flughafen aus reflektiert in Hinblick auf das Passagieraufkommen die Asymmetrie der geostrategischen Position von Österreich in Europa.



Abb. 2: Die geopolitische Karte von Europa



Quelle: LICHTENBERGER E., 1997, S. 330 ergänzt IX 2002

Der Blick auf die geopolitische Karte von Europa (vgl. Abb. 2) mit den Angaben über EU-Mitglieder, EU-Erweiterungsstaaten, mit der EU assoziierte Staaten und NATO-Mitgliedsstaaten lässt das „schwarze Loch“ erkennen, mit dem sich Österreich auf dem Bal-

kan noch in mittelfristiger Zukunft konfrontiert sehen wird. Auch wenn Österreich im Gefolge der EU-Erweiterung allseits von EU-Staaten (mit Ausnahme der Schweiz und Liechtensteins) umgeben sein wird, so liegt es geopolitisch jedoch noch keineswegs im Zentrum Europas, denn Slowenien bildet nur einen schmalen Saum im Süden, eine Art Glacis, gegenüber der Balkanhalbinsel. Der seit der Wende gerne gebrauchte Slogan von der „Rückkehr der Geschichte“, worunter im Allgemeinen die Zeit vor dem Ersten bzw. Zweiten Weltkrieg verstanden wird, bedeutet für den Balkanraum freilich die Rückkehr einer noch tieferen historischen Vergangenheit. Der Balkan war im 19. Jahrhundert der Unruheherd Europas. Er ist es noch immer. Seine Kleinstaaten – Bosnien und die Herzegowina, Serbien mit Montenegro und dem Kosovo, Albanien und Mazedonien – werden noch lange Krisenherde in Europa bleiben, da sich politisch-ökonomische Instrumente zur Lösung der religiösen und ethnischen Konflikte als ungeeignet erweisen. Nur Kroatien ist bemüht, der EU beizutreten.

Verkehrsnetze bilden das Grundgerüst für die ökonomische und politische Strukturierung von Räumen. Das geopolitische Schicksal des österreichischen Staates spiegelt sich in den Netzwerken des Verkehrs wider. Im Eisenbahnzeitalter der Donaumonarchie nahm Wien tatsächlich eine Mittelpunktlage ein. Die kaiserliche Metropole war der Schnittpunkt von zwei Luxuszügen. Hier konnte man vom Orientexpress von Ostende nach Istanbul in den Moskau-Express umsteigen. Den Orientexpress gibt es nicht mehr. Wenn man den Zug von Wien nach Istanbul als risikoreiches Verkehrsmittel wählen will, dann beträgt die Fahrzeit von Wien nach Istanbul bei mehrmaligem Umsteigen 40 Stunden, und die Strecke führt nicht mehr über Belgrad – Niš – Skoplje – Sofia – Edirne nach Istanbul, sondern über Budapest – Bukarest – Dimitrovgrad. Den Moskau-Express gibt es noch. Er geht nunmehr von Berlin ab und erreicht nach 28 Stunden Fahrt Moskau. Das Schicksal des Orientexpresses verdeutlicht besonders klar das oben erwähnte geostrategische „schwarze Loch“ der Balkanhalbinsel.

Österreich ist im Hinblick auf den Verkehr aber noch darüber hinaus mit der Erbschaft der Teilung Europas in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts belastet. Zwar ist dieses größte politische Experiment der Teilung Europas in zwei Einflusssphären beendet, doch haben beide Supermächte in der Zeit des Kalten Krieges längs des Eisernen Vorhangs potentielle

Aufmarschfronten erzeugt, welche im Liniennetz des Verkehrs und der technischen Infrastruktur fortbestehen. Im Folgenden sei nur auf Ersteres kurz eingegangen.

In der Nachkriegszeit erfolgte in Österreich die Trassierung von zwei Autobahnen nicht aufgrund gesamtstaatlicher Verkehrsplanung im Interesse der innerösterreichischen Verkehrsbedürfnisse, sondern aufgrund der Einflüsse von NATO-Strategien, und – man muss hinzufügen – in Kooperation mit dem Föderalismus. Diese Aussage gilt erstens für die Südautobahn von Wien nach Graz und Klagenfurt. Sie wurde am Ostalpenrand in 60 km Luftlinien-distanz zum Eisernen Vorhang durch weitgehend agrare Gebiete und nicht durch die Industriegasse der Obersteiermark trassiert. Das zweite Beispiel bietet die Nordwest-Südost-Transversale durch die Alpen von Passau über Wels, nach Graz und Exjugoslawien als Verbindung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem NATO-Staat Türkei. Der österreichische Jargon hat für sie den Begriff „Gastarbeiterroute“ geprägt.

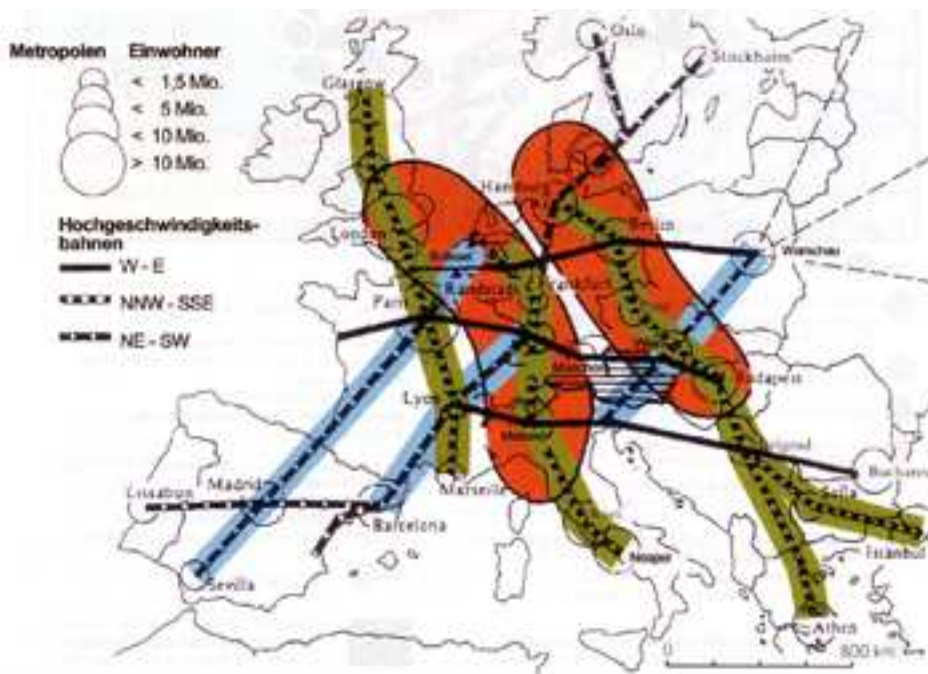
Jenseits des Eisernen Vorhangs errichtete die Tschechoslowakei eine Autobahn als nationale Hauptachse von Prag über Brünn bis Bratislava und kappte damit die Zuordnung dieser Städte auf die ehemalige Metropole Wien hin. Diese Kappung betraf zwei wichtige, von Wien ausgehende Straßenzüge nach Norden, die Prager Straße und die Brüner Straße. Sie wurden in der Nachkriegszeit zu verkehrstoten Strecken degradiert und dementsprechend von österreichischer Seite nicht zu Autobahnen ausgebaut. Auf dem Gebiet der Bahntrassen sind ähnliche Entwicklungen erfolgt.

Die Ostöffnung schien die Position Österreichs zunächst zu verbessern. Der Kleinstaat Österreich mutierte in der französischen geopolitischen Sicht von Europa von einer stadtlosen Peripherie der westeuropäischen Megalopolis zu einem „Alpenstaat“. Noch vor dem Beitritt Österreichs zur EU wies der erste „Hochgeschwindigkeitskongress“ in Brüssel, „Eurailspeed 92“, im Erweiterungsdenken der damaligen EG den Metropolen Berlin, Wien, Prag und Budapest wichtige Positionen in einem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz zu. Damit entstand parallel zur Achse der Megalopolis in Westeuropa, umgangssprachlich als „Banane“ bezeichnet, die Konzeption einer zweiten zentraleuropäischen Metropolenachse von Berlin nach Prag, Wien und Budapest. Die Vision von der Mittelpunktlage von Wien erhielt durch



die Doppelung der Megalopolis und die Zuweisung einer Schnittpunktlage im Hochgeschwindigkeitsnetz verkehrsmäßige und ökonomische Argumente (vgl. Abb. 3).

**⊕ Abb. 3: Doppelung der Megalopolis und Schnittpunkt der Hochgeschwindigkeitsbahnen 1992**



Quelle: LICHTENBERGER E., 1995, S. 383

**Abb. 4: Umfahrung Österreichs: paneuropäische Korridore im Osten der EU – Helsinki 1997**



Quelle: Paneuropäische Verkehrsministerkonferenz 1997

Das unglaubliche Tempo des Einigungsprozesses von Europa, die NATO-Erweiterung und die geplante Osterweiterung der EU führten jedoch innerhalb von nur wenigen Jahren zu einer Revision der Lage von Wien und Österreich. Aufgrund der Vereinigung von Deutschland etablierte die „Dritte Paneuropäische Verkehrskonferenz“ in Helsinki im Juni 1997 die neue deutsche Hauptstadt Berlin als Hauptverkehrsstern von Zentraleuropa und reduzierte die Verkehrsbedeutung von Wien zu der einer nationalen Metropole. Wien verlor die noch 1992 vorgesehene Rolle eines Verkehrsknotens und behielt nur mehr die Position als eine – allerdings wichtige – Station an der West-Ost-Magistrale in der mittleren Breite des Kontinents, welche von Paris über Straßburg, München und Wien bis nach Budapest zieht. Wien wird daher auch nicht mehr von der EU-Erweiterung profitieren. Bereits die NATO-Erweiterung der EU hat die Weichen für den neuen Verkehrsknoten im östlichen Zentraleuropa, nämlich Budapest, gestellt. Die Osterweiterung der EU wird diese Position von Budapest verstärken (vgl. Abb. 4).

Gleichzeitig ist damit ein neues Thema angesprochen. Es lautet: Die Umfahrung von Österreich. Mit dem Vertrag mit Slowenien 1992 standen der EU die entsprechenden Transitwege in die GUS-Staaten offen, auch ohne österreichisches Staatsgebiet zu durchfahren.

Der schräge Durchgang durch die Alpen, die einstige Hauptverbindung von Wien über den Semmering, die Obersteiermark und Kärnten bis Triest an die Adria hat keine Zukunft mehr. Der hierzu erforderliche Bau des Semmeringtunnels ist am österreichischen Föderalismus gescheitert. Wie in der Zeit des Römischen Reiches wird im 21. Jahrhundert am Ostalpenrand von Ungarn über Kroatien und Slowenien die Hauptverbindung nach Oberitalien ziehen. Der Frejus-Tunnel Frankreichs durch die Westalpen gehört zu dieser neuen West-Ost-Konzeption.

Die derzeitigen Verkehrsprobleme Österreichs bewegen sich zwischen Scylla und Charybdis: zwischen steigendem Transitverkehr und dem Umfahrenwerden.

1. Das Problem des Nord-Süd-Transitverkehrs, auf welches ich nicht eingehen möchte, ist ungelöst. Die ökologische österreichische Lösung konnte sich nicht durchsetzen.

2. Das wieder vereinigte Deutschland mit seiner Hauptstadt Berlin ist dabei, Verkehrskorridore nach Ostmittel- und Südosteuropa einzurichten. Gleichzeitig wollen die Kleinstaaten im Osten und Süden Österreichs vom europäischen Transitverkehr profitieren, sodass

Österreich im 21. Jahrhundert zusätzlich zum Nord-Süd-Transit einen rasant steigenden West-Ost-Transit bewältigen muss. Davon wird die Wiener Agglomeration in besonderem Maße betroffen sein.

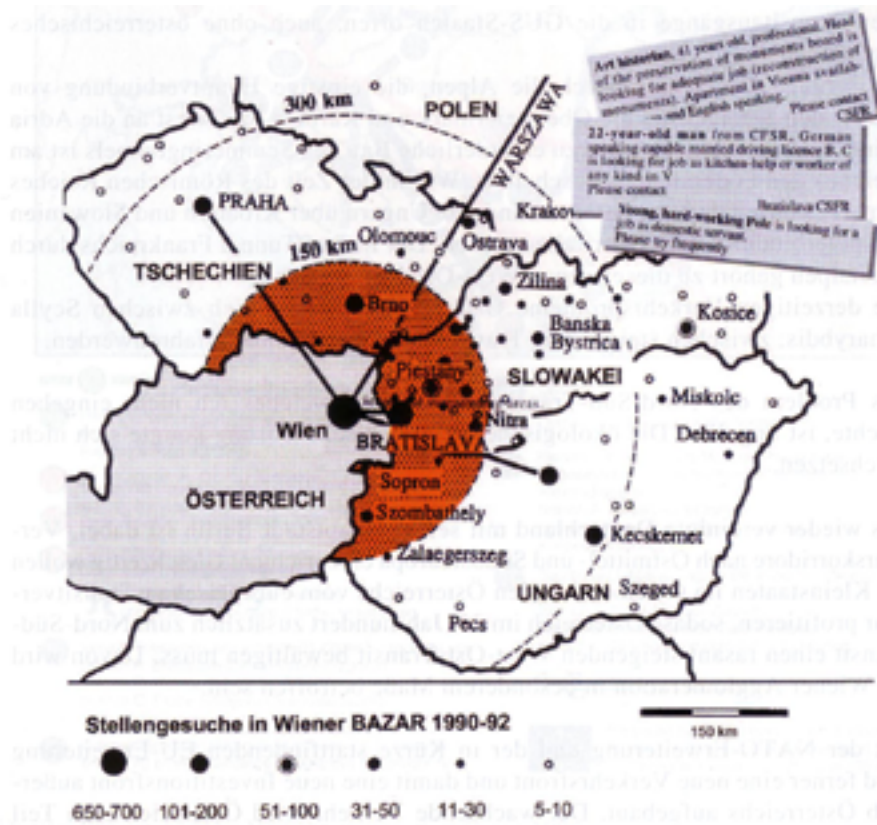
3. Mit der NATO- und der in Kürze stattfindenden EU-Erweiterung wird ferner eine neue Verkehrsfront und damit eine neue Investitionsfront außerhalb Österreichs aufgebaut. Der wachsende Verkehr wird Österreich zum Teil umfahren. Vor diesem „Umfahrenwerden“ fürchtet sich die Wirtschaft, die Bevölkerung hofft darauf.

### **3. Die Ost-West-Wanderung der Bevölkerung und die West-Ost-Verschiebung des Kapitals**

Die Ostöffnung hat Österreich in eine komplizierte Schnittstellenposition „in der Mitte Europas“ zurückversetzt. Zwei räumlich einander entgegengesetzte Bewegungen treten auf: erstens die Ost-West-Wanderung der Bevölkerung und zweitens die West-Ost-Verschiebung des Kapitals.

Mit der Ostöffnung rückte Österreich aus der Position eines Satelliten Deutschlands im Rahmen der europäischen Gastarbeiterwanderung in der Nachkriegszeit in die Position einer Eintrittspforte zu den westlichen Industriestaaten im europäischen und globalen Wanderungsprozess auf. Eine „neue“ Zuwanderung aus den Nachfolgestaaten des ehemaligen Ostblocks begann. Der Einzugsbereich des Wiener Arbeitsmarktes dehnte sich in den frühen 1990er Jahren über die österreichischen Grenzen hinweg nach Tschechien und Südpolen, in die Slowakei und nach Ungarn hinein aus (vgl. Abb. 5).

⌘ Abb. 5: Die neue Arbeitsmarktregion von Wien



Quelle: LICHTENBERGER E., 1995, S. 151

Die Westslowakei, besonders die Hauptstadt Bratislava, welche, nur 65 km östlich von Wien gelegen, in der k. u. k. Monarchie durch eine Straßenbahn mit Wien verbunden war, etablierte sich als Sektor der Wiener Pendelregion. In der Republik Tschechien stammen migrationsbereite Arbeitnehmer aus den Städten Mährens, von Brünn bis nach Mährisch-Ostrau im Nordosten. Aus Ungarn kommen Pendelwanderer aus grenznahen Kleinstädten, wie Ödenburg, Steinamanger und Wieselburg, sowie landesweit Zeitwanderer aus Mittel- und Großstädten, wie Kecskemét, Debrecen und Budapest. Ein wesentlicher Teil der polnischen Zuwanderer stammt aus Galizien, aus dem ehemaligen Kronland der österreichischen Reichshälfte, aus dem Raum von Krakau bis Tarnów. Einzelwanderer kommen aber auch aus anderen Großstädten Polens, wie Łódz und Warschau.



Das Hauptmerkmal der neuen Zuwanderung besteht im Phänomen des Braindrain, d. h., die Migranten und Pendler aus Südpolen, der Slowakei und Ungarn verdrängen durch ihre bessere Ausbildung bei gleichzeitiger Akzeptanz niedriger Löhne die klassischen Gastarbeiter aus Exjugoslawien und der Türkei. Sie erschließen sich auch neue Tätigkeitsfelder in privaten Haushalten und bei Sozialdiensten und begeben sich als Zeitwanderer auf den grauen und schwarzen Arbeitsmarkt im gesamten Bau- und Bauhilfsgewerbe. Stadterneuerung und Wohnungssanierung wären ohne diese neue Zuwanderung vielfach nicht möglich.

Das Schlagwort vom „Comeback der Geschichte“ gilt auch für die Wirtschaft, wobei seit der Ostöffnung eine Kapitalverschiebung von West nach Ost erfolgt ist. Der Direktinvestitionsbefragung der Österreichischen Nationalbank gemäß belief sich der Wert der ausländischen Direktinvestitionen in Österreich Ende 2000 auf insgesamt 31 Mrd. EUR, der Marktwert der Kapitalinvestitionen österreichischer Firmen im Ausland auf 26 Mrd. EUR. Internationale Investoren erwarben in Österreich vorwiegend bereits bestehende Betriebe, während das österreichische Kapital im Ausland zum Großteil in Neugründungen geflossen ist. Mehr als ein Drittel desselben ist derzeit in den MOEL-Staaten lokalisiert. In Ungarn und in der Tschechischen Republik arbeiten je rund 50.000 Personen bei österreichischen Investoren.

Die gegenwärtige ökonomische Landschaft ist in Zentraleuropa sehr vielgestaltig geworden. Durch den Kapitaltransfer und die Firmengründungen sind neue staatsübergreifende Regionsbildungen entstanden, welche unterschiedliche Reichweiten und Eintrittspforten aufweisen. Als Beispiel sei das Tankstellennetz der OMV vorgestellt (vgl. Abb. 6).

Der österreichische Erdöl- und Erdgaskonzern OMV ist das größte börsennotierte Industrieunternehmen Österreichs. Es ist, unterstützt durch einen strategischen Partner, das Scheichtum Abu Dhabi, aus einem verstaatlichten Betrieb hervorgegangen. Die Voraussetzungen für den Erfolg im Tankstellennetz sind das ausgewogene Verhältnis zwischen der Raffinerieproduktion von Schwechat mit 10 Mio. t Jahresproduktion und dem Marketing, die weltweite Exploration und Produktion in Großbritannien, Australien, Libyen, Pakistan und Vietnam sowie ein ertragreiches Standbein im Erdgasbereich und beim intraeuropäischen Leitungsbau. 1991 wurde mit dem internationalen Tankstellengeschäft in Ungarn begonnen. 1997 bestand bereits ein ausgeprägtes Glacis um Österreich herum, welches einerseits in



Richtung auf die benachbarten EU-Staaten, nach Bayern und Oberitalien hinein, ebenso aber auch in die postsozialistischen Staaten Tschechien, Slowakei, Ungarn und Slowenien reichte. Inzwischen ist ein weiterer Ausbau erfolgt. Derzeit bestehen insgesamt 481 OMV-Tankstellen in EU-Erweiterungsstaaten und in Staaten einer potentiellen künftigen Osterweiterung wie Kroatien, Bulgarien und Rumänien. Die Aufkaufsstrategie „zwischen Schwarzwald und Schwarzem Meer“ hält weiter an. Neben Shell ist die OMV der einzige ernst zu nehmende westliche Ölkonzern, der in den postsozialistischen Staaten den Markteintritt geschafft hat.

**Abb. 6: Das Tankstellennetz der OMV in Zentraleuropa**

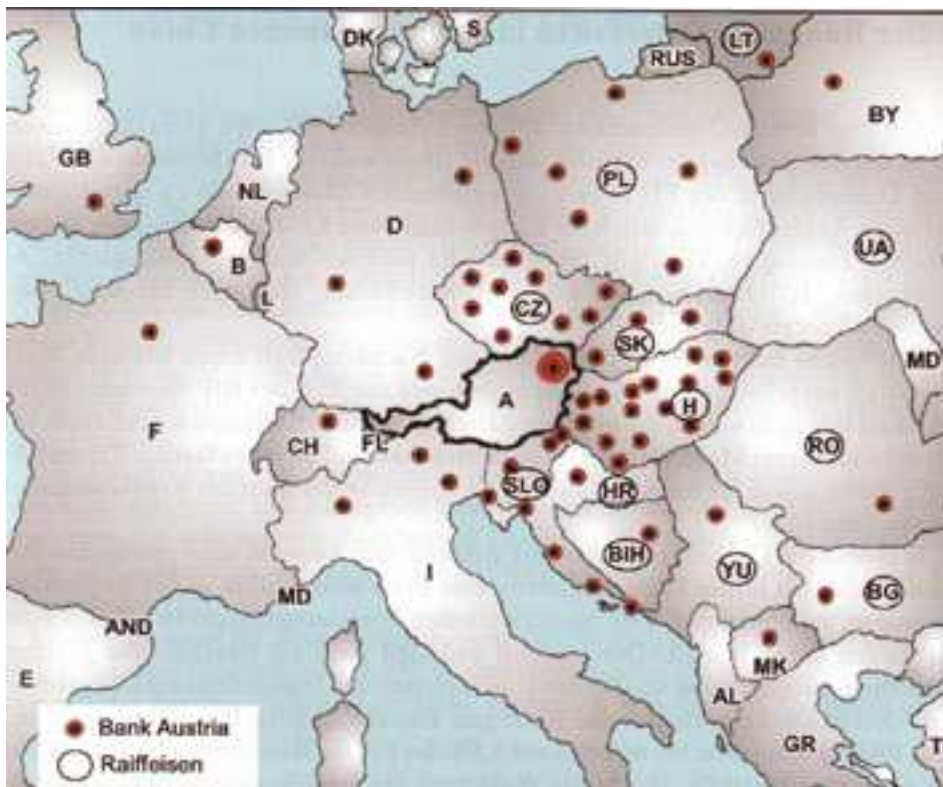


Quelle: OMV 1997; Grafik: WESTERMAYR

Bemerkenswerte Rochaden haben sich seit der Ostöffnung auf dem Bankensektor vollzogen. Bis 1994 investierten österreichische Banken in Tschechien und Ungarn in annähernd demselben Ausmaß wie deutsche Banken. Die Vorreiterin war die Creditanstalt-Bankverein, welche – mit ersten Anfängen in den 1980er Jahren in Ungarn – nach 1989 sehr rasch mit einer konsequenten Neugründungsstrategie dorthin zurückkehrte, wo sie bereits während der Donaumonarchie ihre Standorte besessen hatte. Die 1996 erfolgte Übernahme durch die Bank Austria brachte einen weiteren Wachstumsschub. 1999 umfasste das Netz

werk der Bank-Austria/CA-Gruppe nahezu den gesamten abgebildeten Raum (vgl. Abb. 7). Es wurde durch die Fusion der Bank Austria mit der Hypovereinsbank von dieser übernommen. Ein weiterer Ausbau ist im Gang.

**Abb. 7: Zweigstellen der Bank Austria 1999 und Bankenverbund der Raiffeisen-Zentralbank in Europa 2002**



Quelle: Bank Austria 1999, ergänzt IX 2002; Grafik: WESTERMAYR

Derzeit sind zwei österreichische Banken flächenhaft auf dem Kapitalmarkt in Mittel- und Osteuropa tätig: Den Platz der konservativen Creditanstalt-Bankverein übernahm „Die Erste Bank“. Sie unterzeichnete im März 2000 mit der tschechischen Regierung den Kauf eines 52%-Anteils an der Ceská Sporitelna, der einzigen Sparkasse und zweitgrößten Bank in der Tschechischen Republik, welche mit 850 Filialen und 15.000 Mitarbeitern größtmäßig der österreichischen Sparkassengruppe entspricht. Weitere Banktöchter in Ungarn (Erste

Bank Hungary), in Kroatien und in Slowenien reihen sich an. „Die Erste“ befindet sich noch immer auf Einkaufstournee; ob sie nur eine Vorreiterrolle spielt, ist ungewiss.

Ein wachsender Faktor auf dem Finanzmarkt ist die Raiffeisen-Zentralbank, das Spitzeninstitut der Raiffeisen-Bankengruppe, der größten Bankengruppe Österreichs. Sie betreibt 13 Netzwerkbanken und 3 Repräsentanzen mit rund 500 Geschäftsstellen in 13 Ländern Zentral- und Osteuropas, darunter in allen bereits genannten, einschließlich Russlands. Sie ist außerdem in Westeuropa, in den USA und in Asien präsent. Mit einer Bilanzsumme im Jahr 2001 von rd. 44 Mrd. EUR und 14.000 Mitarbeitern wurde der RZB-Konzern vom Finanzmagazin „Global Finance“ zur „Best Bank in Central and Eastern Europe“ gekürt

#### **4. Ausblick**

Österreich wurde in der Nachkriegszeit gerne als „Insel der Seligen“ (nach der Diktion des Papstes) bezeichnet. Die Grundlage war ein österreichischer Sonderweg mit der Verstaatlichung der gesamten Schwerindustrie, der technischen Infrastruktur, aber auch des Bankwesens und einer hohen Umverteilungsquote des sozialen Wohlfahrtsstaates im Stile Keynesianischer Wirtschaftspolitik. Das Ende des österreichischen Sonderwegs hat in den 1990er Jahren begonnen. Österreich steht heute im Vorzeichen der Entstaatlichung auf allen Gebieten der Wirtschaft, des Verkehrs und der Hoheitsverwaltung. Der Vertrag von Maastricht und die Logik des größeren Marktes erzwingen einen Abbau der „Austriazismen“. Der Sozialstaat muss und wird redimensioniert werden, welches Couleur die nächsten Regierungen auch immer haben werden. Der Abschied von der Idylle einer „Insel der Seligen“ fällt großen Teilen der Bevölkerung schwer. Die Akzeptanz bzw. Nichtakzeptanz der Globalisierung der Ökonomie, des notwendigen Rückbaus des sozialen Wohlfahrtsstaates, der Immigration und schließlich der EU-Osterweiterung spaltet die Bevölkerung und die Parteienlandschaft.

Ich möchte nicht auf die daraus resultierenden Probleme eingehen, welche denen der Bundesrepublik ähnlich sind. Mit Optimismus möchte ich jedoch im Folgenden noch auf die Besonderheiten Österreichs verweisen, welche dem Kleinstaat einen Mehrwert in Europa verschaffen:

1. Trotz aller Wehklagen der Landwirtschaft hat sich, erstaunlich genug, die Sichtweise der bäuerlichen Lebensform in der dominierenden Nebenerwerbslandwirtschaft erhalten, welche das außeragrare Einkommen zum Gutteil zur Übermechanisierung verwendet und damit ganz wesentlich die Pflege der Kulturlandschaft aufrechterhält, welche vor allem im Hochgebirge in Europa kein Gegenstück besitzt.

2. Trotz aller Wehklagen der Hoteliers ist bisher der österreichische Fremdenverkehr nicht zusammengebrochen, und es ist auch keine „fun industry“ amerikanischen Zuschnitts entstanden, sondern der Tourismus wird nach wie vor von lokaler Bevölkerung und lokalen Unternehmern in stetiger Anpassung an die touristischen Wünsche erfolgreich getragen. Ein Zukunftsszenario in Analogie mit dem noch vor einer Generation kleinbetrieblich geprägten und heute von wenigen Ketten beherrschten Einzelhandel besitzt mittelfristig eine nur geringe Wahrscheinlichkeit. Im Gegenteil, es ist zu erwarten, dass aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Freizeitgesellschaft gegenüber der arbeitsteiligen Gesellschaft, der „Handelswert“ des Kleinstaates Österreich für die europäische und internationale Freizeitgesellschaft weiter steigen wird. Der hohe Freizeitwert von Österreich steht bereits jetzt in Form einer Beteiligung des Tourismus mit rund 10 % am BIP zu Buche. Hierzu trägt bei, dass Österreich ein Viertel der Staatsfläche bereits als Nationalparks, Landschafts- und Kulturparks gesichert und damit im Sinne einer „nachhaltigen Entwicklung“ einem kommerziellen Missmanagement entzogen hat.

3. Die Dynamik und Leistungsfähigkeit der österreichischen Industrie wird unterschätzt. Sie wurde Ende des 20. Jahrhunderts sehr erfolgreich umstrukturiert und befindet sich hinsichtlich Wertschöpfung und Produktivitätszuwachs im Spitzenfeld der EU-Länder. Dazu gehört nach schwerer Krise auch die österreichische Stahlindustrie.

In der Softwareentwicklung haben sich zahlreiche österreichische Jungunternehmer einen Namen gemacht. In der Automobilbranche ist Österreich zu einem Lieferanten für Spitzentechnologie geworden, deren Produktionswert bereits den Wert der Einfuhr von PKWs überschreitet. In der für Österreich wichtigen Papierindustrie ist die alte Industriellenfamilie Mayr-Melnhof der größte Kartonhersteller der Welt, in der Glasindustrie die Familien-AG

Swarovski, deren Kristallwelt-Produkte auf allen Flughäfen der Welt zu finden sind, ein globaler Player.

Wasser wird weltweit im 21. Jahrhundert zu einer immer knapperen Ressource. Das neue industrielle Feld der Wasseraufbereitung wurde von der Best Water Technology AG in Mondsee, Salzkammergut, von Andreas Weißenbacher, dem Hunderte internationale Patente sowie Schweizer und deutsche Unternehmen gehören, zu einem kompletten Spektrum vom Recycling von Brachwasser bis zur Produktion von Reinstwasser für die Pharmaindustrie und für die Brennstoffzellentechnologie ausgebaut. Eine österreichische Weltmarke für Getränke aufzubauen gelang dem Salzburger Dietrich Matteschitz, der 2001 bereits mehr als eine Milliarde Dosen von Red Bull abgesetzt hat.

4. Österreich ist ein Staat der kleinen Gemeinden, der überschaubaren kleinzügigen Territorien, der Viertel und Gaue und auch der kleinen Städte geblieben, die ebenso wie die Bundesländer ihren Einwohnern Identität und Heimat emotional vermitteln. Österreich ist kein Staat der Metropolitanisierung. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Damit werden auch verschiedene Desorganisationserscheinungen der metropolitanen Gesellschaft, für welche die USA den Vorreiter liefert, in weiten Teilen Österreichs in geringerem Umfang auftreten.

5. Österreich hat eine einzige Metropole anzubieten, welche in der interkontinentalen Konkurrenz der Metropolen um die Einrichtungen des quartären Sektors mitspielen kann, nämlich die Millionenstadt Wien. Sie erlebt derzeit eine neue Gründerzeit und muss ihre historische Schmelztiegelfunktion reaktivieren. Sie ist von der Immigration in die „Festung Europa“ aufgrund der überlangen EU-Außengrenzen, an denen jährlich über 40.000 illegale Asylsuchende von Grenztruppen aufgegriffen werden, besonders betroffen. Es ist erstaunlich, dass sich bei wachsenden internationalen ökonomischen Aktivitäten und steigender multikultureller Vielfalt der Bevölkerung, ungeachtet eines Anteils von über 30 % ausländischer Wohnbevölkerung in zahlreichen Stadtteilen, die soziale und ethnische Polarisierung, welche die großen westlichen Metropolen kennzeichnet, bisher in der Metropole Wien nicht wirklich durchsetzen konnte.

Vier Faktoren sind hierfür verantwortlich zu machen: erstens die klare ethnische und soziale Antisegregationsstrategie des Munizipalsozialismus im Schul-, Wohnungs- und Freizeitsektor, zweitens die Pufferfunktion der über 100.000 Studierenden an den Wiener Universitäten, drittens der hohe Anteil von rund einem Drittel der Wiener Bevölkerung mit Zweitwohnungen, welche die Stadt am Wochenende verlassen und den öffentlichen Raum Ausländern, Touristen und der wienzentrierten Wohnbevölkerung überlassen und viertens das wichtige Faktum, dass die Zuwanderung nicht eine dauernde Wohnsitzentscheidung der Migranten darstellt, sondern vielfach in der neuen Form einer Aufspaltung der Familien und Haushalte erfolgt. Dieses „Leben in zwei Gesellschaften“ bedeutet, dass das „Unterschichtungsphänomen“ in der Metropole Wien durch ein „Überschichtungsphänomen“ in den Herkunftsräumen kompensiert wird und zwei Investitions- und Handlungsfelder einander gegenüberstehen. Durch diese Ambivalenz in der Lebensplanung werden auch die Konflikte mit der einheimischen Bevölkerung gemildert, da nach dem Arbeitsleben vielfach eine Rückkehr in die Heimat angestrebt wird. „Wien ist anders“, kann der auf der Autobahn nach Wien hereinfahrende Fremde lesen. Dem ist zuzustimmen.

6. Last, but not least sind zu Beginn des 21. Jahrhunderts der soziale Frieden und die innere Sicherheit von Staaten zu leitenden Anliegen der Politik in ganz Europa geworden. Der Kleinstaat Österreich kann für sich in Anspruch nehmen, über beide Faktoren, welche global im 21. Jahrhundert zu den zunehmend knappen Ressourcen zählen werden, in einem hohen Ausmaß zu verfügen.



## 5. Literaturverzeichnis

Ausführliches Literaturverzeichnis in:

LICHTENBERGER, E. (2002), Österreich. Wissenschaftliche Länderkunde. 2. Aufl. Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

LICHTENBERGER, E. (2000), Austria. Society and Regions. Wien, Austrian Academy of Sciences Press.

Weitere Literaturhinweise:

*Abkürzungen: ISR= Institut für Stadt- und Regionalforschung der ÖAW ( Österreichischen Akademie der Wissenschaften); GR = Geographische Rundschau, Braunschweig; MÖGG = Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, Wien*

EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hrsg.) (2001), EUROSTAT-Jahrbuch. Luxemburg.

FASSMANN, H. (1999), Eurometropolen – Gemeinsamkeiten und Unterschiede. In: GR, 51, 10, S. 518-522.

FASSMANN, H. (Hrsg.) (1999), „Arbeitsmarkt Mitteleuropa“: Die Rückkehr historischer Migrationsmuster (= ISR-Forschungsberichte, 18). Wien.

FASSMANN, H., KOHLBACHER, J., REEGER, U. (1993), „Suche Arbeit“ – eine empirische Analyse über Stellensuchende aus dem Ausland (= ISR-Forschungsberichte, 10). Wien.

FASSMANN, H., KOHLBACHER, J., REEGER, U. (1995), Die „neue Zuwanderung“ aus Ostmitteleuropa – eine empirische Analyse am Beispiel der Polen in Österreich (= ISR-Forschungsberichte, 13). Wien.

FASSMANN, H., KOHLBACHER, J., REEGER, U. (2001), Integration durch berufliche Mobilität? Eine empirische Analyse der beruflichen Mobilität ausländischer Arbeitskräfte in Wien (= ISR-Forschungsberichte, 25). Wien.

FASSMANN, H., LICHTENBERGER, E. (Hrsg.) (1995), Märkte in Bewegung. Metropolen und Regionen in Ostmitteleuropa. Wien, Köln, Weimar.

FASSMANN, H., MÜNZ, R. (2000), Ost-West-Wanderung in Europa. Wien, Graz, Köln.

LICHTENBERGER, E. (1984), Gastarbeiter – Leben in zwei Gesellschaften. Unter Mitarbeit von H. Fassmann, EDV-Technologie. Wien, Köln, Graz.

LICHTENBERGER, E. (Hrsg.) (1989), Österreich zu Beginn des 3. Jahrtausends. Raum und Gesellschaft. Prognosen, Modellrechnungen und Szenarien (= BSR, 9). Wien.

LICHTENBERGER, E. (1995), Schmelztiegel Wien. Das Problem der „neuen Zuwanderung“. In: GR. 47, 1, S. 10-17

LICHTENBERGER, E. (1995), Das metropolitane Zeitalter in Europa in West und Ost. In: MÖGG, 136, S. 7-36.

LICHTENBERGER, E. (1997), Wien: zwischen extremer Grenz- und Mittelpunktlage. In: Der Bürger im Staat, 47, 2, S. 80-85.

LICHTENBERGER, E. (1998), Zur geostrategischen Lage Österreichs in Europa. In: MÖGG, 139, S. 47-76.

LICHTENBERGER, E. (1999), Geopolitische Lage und Transitfunktion Österreichs in Europa (= Projektbericht 1 der ÖAW-Kommission f. d. wiss. Zusammenarbeit mit Dienststellen des Bundesministeriums für Landesverteidigung). Wien.

LICHTENBERGER, E. (2001), Analysen zur Erreichbarkeit von Raum und Gesellschaft in Österreich (= Projektbericht 3 der ÖAW-Kommission f. d. wiss. Zusammenarbeit mit Dienststellen des Bundesministeriums für Landesverteidigung). Wien.

MATZNETTER, W. (2002), Social Housing Policy in a Conservative Welfare State: Austria as an Example. In: Urban Studies, 39, S. 265-282.

Österreich in Europa zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, 144. Jg., Wien: 7–26, 7 Farbkärtchen. Wien, 2003.

---

PENZ, H. (2000), Regionale Entwicklung und Zukunftsperspektiven der österreichischen Landwirtschaft. In: MÖGG, 142, S. 87-114.

Statistische Mitt. d. Stadt Wien (2000), H. 1, Deckblatt.

[www.aqua-systems-technology.com](http://www.aqua-systems-technology.com)

[www.bankaustria.at](http://www.bankaustria.at)

[www.bayern.de](http://www.bayern.de)

[www.creditanstalt.co.at](http://www.creditanstalt.co.at)

[www.gericom.at](http://www.gericom.at)

[www.magna.com](http://www.magna.com)

[www.mayr-melnhof.at](http://www.mayr-melnhof.at)

[www.oenb.at](http://www.oenb.at); Oesterreichische Nationalbank + Direktinvestitionen von ausländischem Kapital in Österreich und von österreichischem Kapital im Ausland

[www.psk.at](http://www.psk.at); Postsparkasse

[www.raiffeisen-bank.at](http://www.raiffeisen-bank.at)

[www.raiffeisenverband.at](http://www.raiffeisenverband.at)

[www.redbull.at/com](http://www.redbull.at/com)

[www.sparkasse.at](http://www.sparkasse.at); Erste Bank

[www.swarovskikristallwelt.at](http://www.swarovskikristallwelt.at)

[www.wko.at](http://www.wko.at) + Direktinvestitionen in den Oststaaten 1999–2000 WIFO und WIIW Datenbank

## **6. Verzeichnis der Abbildungen**

*Abb. 1: Luftlinienentfernung von Wien in Europa*

*Abb. 2: Die geopolitische Karte von Europa*

*Abb.3: Doppelung der Megalopolis und Schnittpunkt der Hochgeschwindigkeitsbahnen 1992*

*Abb. 4: Umfahrung Österreichs: paneuropäische Korridore im Osten der EU – Helsinki 1997*

*Abb. 5: Die neue Arbeitsmarktregion von Wien*

*Abb. 6: Das Tankstellennetz der OMV in Zentraleuropa*

*Abb. 7: Zweigstellen der Bank Austria 1999 und Bankenverbund der Raiffeisen-Zentralbank in Europa 2002*