

DEBATTE

HANNES ANDROSCH
über die Notwendigkeit
solider Staatsfinanzen



Ökonomischer Glaubenskrieg

Die G-20, die zwanzig größten Industrie- und Schwellenländer, die 70 Prozent der Weltbevölkerung repräsentieren, 80 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung erbringen und 90 Prozent der Ressourcen verbrauchen, konnten sich beim letzten Gipfeltreffen in Toronto zu keiner gemeinsamen Vorgangsweise gegen die noch lange nicht ausgestandene Finanz- und Wirtschaftskrise durchringen.

Vielmehr ist ein ökonomischer Glaubenskrieg ausgebrochen. Die eine Seite, vor allem die USA, verlangt weitere Konjunkturstimulierung durch öffentliche Ausgaben. Die andere Seite, vor allem Deutschland, setzt auf möglichst rasche Verringerung der Budgetdefizite und Eindämmung der schon vor der Krise weit überhöhten und jetzt exorbitant angestiegenen Staatsverschuldung. Erfolg wird man aber nur durch einen Balanceakt zwischen beiden Zielsetzungen erreichen können.

Die öffentlichen Haushalte düffern seit mehr als 20 Jahren aus. Selbst bei guter Konjunktur wurden unnötige Erblasten durch Verschwendung, Ineffizienz und legalen Missbrauch aufgehäuft und es wurde auf die Zukunft der nächsten Generationen spekuliert. Daher droht uns ein verlorenes Jahrzehnt, wenn wir nicht kräftig gegensteuern.

Die Notwendigkeit der Budgetsanierung schließt die Ankurbelung wirtschaftlichen Wachstums nicht aus. Dieses muss auf Investitionen in die Zukunft, also Bildung, Qualifikation, Innovationen und neue

technologische Lösungen setzen.

Solide Staatsfinanzen und aktive Bildungs-, Gesundheits-, Umwelt- und Beschäftigungspolitik, die angesichts einer immer älter werdenden Gesellschaft mit immer weniger Kindern auch die Notwendigkeit von Zuwanderung einbeziehen muss, sind keine Gegensätze. Sie sind vielmehr das Fundament für die Beibehaltung von Massenwohlstand und Massenwohlfahrt, wobei gilt, dass eine gute Wirtschaftspolitik immer noch die beste Sozialpolitik ist.

Wirtschaftliches Wachstum ist auch Voraussetzung für eine nachhaltige Budgetkonsolidierung, die aber ebenso einen dicken Schlussstrich unter Verschwendung und unnötige Vorschriften und den bürokratischen Wildwuchs setzen muss. Alleine im öffentlichen Sektor lassen sich, wie von Rechnungshof und Wifo vorgerechnet, elf (!) Milliarden Euro dauerhaft ohne Not einsparen. Das Wifo hat

dazu auch ein Gesamtkonzept erarbeitet, das im Herbst Grundlage für einen ausgewogenen Regierungsbeschluss dienen sollte. Sogenannte wohl-erworbene Rechte dürfen nicht länger tabuisiert werden. Neue Ideen, Vorschläge oder Analyseergebnisse sind auf ihre Tauglichkeit und Umsetzbarkeit hin zu prüfen und dürfen nicht länger dem politischen Tontaubenschießen dienen.

Unsere Lage ist nicht schlecht, aber wird aussichtslos, wenn wir nicht endlich zukunftsorientiert handeln!

Hannes Androsch, ehemaliger Vizekanzler, ist Industrieller und Autor

DIE THESE

Die Budgetkonsolidierung muss den Schlussstrich unter Verschwendung und unnötige Vorschriften machen.

LESERBRIEFE DES TAGES

Brauchen keine Museumsbahn

Leser fordern den Südbahnausbau: Die Bahn ist das weltfreundlichste Verkehrsmittel.

„Tunnel als Umweltgefahr“, 23. 6.

Obwohl in ca. 60 Jahren alle bisher weltweit bekannten Erdölreserven ausgegangen sein werden, erfolgt bei uns weiterhin ungezügelter Ausbau der Autobahnen. Warum? Aufgrund des Einflusses der Baulobby und infolge unakzeptabler Fahrplan- und Betriebsqualität bei den ÖBB, sodass der größte Teil der Bevölkerung den Pkw bevorzugen muss.

In Österreich wird zwischen Graz und Wien, über eine Luftlinie von ca. 100 km, das Flugzeug bevorzugt. Warum? Weil die Bahn mit 50 km/h über den Semmering „kraxelt“ und von Wien bis Graz fast drei Stunden benötigt. Wenn nun ausgerechnet eine sogenannte Umweltorganisation, wie „Alliance for Nature“ gegen den Bau des „Semmering Basis-tunnel Neu“ und damit gegen das umweltfreundlichste Verkehrssystem auftritt, dann ist das an Absurdität nicht mehr zu überbieten.

Was wäre wünschenswerter,

als die Auffädung der Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt sowie der vielen Bezirkshauptstädte und wirtschaftlichen Ballungsräume entlang der alten Südbahnlinie, jedoch durch Semmering- und den Koralm-tunnel und damit entlang einer zeitgemäßen Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Oberitalien miteinander verbunden, denn dafür ist die Eisenbahn erfunden worden und nicht zum Aufschrecken der Feldhasen entlang einer „Kukuruz-Destination“.

Aber auf Wunsch von „Alliance for Nature“ fahren wir eben weiterhin mit dem Pkw durch den Semmering-Schnellstraßentunnel, denn dadurch sind wir dreimal schneller als mit der Bahn und wir transportieren eben weiterhin die meisten Güter mit dem Lkw, denn das kommt der Wirtschaft viel billiger, schließlich zahlen die Differenzkosten zur „Kostenwahrheit“ ohnehin alle Steuerzahler gemeinsam. Und wenn sie noch nicht eingestellt worden ist, dann kraxelt die Eisenbahn auch in 60 Jahren noch mit 50 km/h über den Semmering.

Ing. Kurt Vanek, Mürzzuschlag

Wiener Monsterbahnhof

Natürlich stellt sich für Wien die Frage, ob ein Koralm-tunnel gebraucht wird oder nicht. Für die Bundesländer scheint vielleicht ein Monsterbahnhof in Wien mit einer neuen Verwaltungsstadt nur für die ÖBB auch nicht gerechtfertigt. Ein neuer Südbahnhof hätte es bei dem derzeitigen Service der Bahn und dem damit verbundenen „Ansturm an Reisenden“ auch getan.

Oskar Voget, Leibnitz

LIEBE IST ...



... ein Gesicht aus der Vergangenheit.