

ebenso kräftigen Reduktionen der Erwerbstätigkeit und des Beitrags der Land- und Forstwirtschaft zum BIP führten. Es bleibt bemerkenswert, dass bei einem Anteilsrückgang Ersterer gegenüber den fünfziger Jahren von einem Drittel auf 5% und Letzteres auf knapp 2% (bzw. 1% der Landwirtschaft allein) die politische Durchschlagskraft dieser Berufsgruppe unverändert stark geblieben ist. Erst unter dem massiven Druck der WTO und in der Folge der EU scheint sich eine gewisse Reduktion der Subventionen abzuzeichnen.

Rätsel gibt vielen Ökonomen der Umstand auf, dass das überdurchschnittliche österreichische Wirtschaftswachstum trotz extrem geringer Forschungsquote zu Stande kam. Die Autoren und Autorinnen vermeinen, dass infolge der eher kleinstetrieblichen Struktur der Industrie des Landes viele inkrementale technische Verbesserungen in Zusammenarbeit mit Lieferanten, Kunden sowie Universitäten, auch durch die hohe Qualität der Arbeitskräfte bei stabilen Beschäftigungsverhältnissen entstehen, welche oft nicht statistisch erfasst werden. Die berühmten Innovationen, welche die Studie eingehend beschreibt, erbringen freilich die Großbetriebe. Möglicherweise ist der genannte Zusammenhang auch doch nicht so eindeutig, wie häufig angenommen wird.

Der technisch-organisatorische Fortschritt im Handel verlieh diesem Wirtschaftszweig eine gänzlich neuartige Struktur: An die Stelle zahlloser Einzelhandelsgeschäfte traten in den abgelaufenen Jahrzehnten die großen Handelsketten – häufig an den Stadträndern. Diese Veränderung betraf die Industrie insofern direkt, als sich dadurch ihre Marktsituation verschlechterte. Manche Unternehmen versuchten diesen Trend durch Direktverkauf (*factory outlets*) zu durchbrechen. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang erscheint, dass die Pioniere dieser Entwicklung heute zum Teil nicht mehr existieren. Das gilt für die Firma Julius Meindl, welche vor dem Zweiten Weltkrieg überhaupt die erste Handelskette Europas repräsentierte, sowie der Konsum, der in Österreich den ersten Selbstbedienungsmarkt gründete und zeitweilig den höchsten Marktanteil im Lebensmittelhandel erreichte.

Gleichermaßen grundlegend erwies sich der Strukturwandel im Verkehr. Spielte nach dem Krieg das Kraftfahrzeug kaum eine Rolle, dominiert es heute das Verkehrsgeschehen. Interessant der Hinweis darauf, dass in den USA wie in Deutschland das Schienennetz gegenüber der Nachkriegszeit um rund ein Drittel reduziert wurde, wogegen es in Österreich unverändert blieb. Herausgearbeitet wird die ungeheure Bedeutung der Verbesserung im Transportwesen für die Industrie, welche durch Verkürzung der Lieferzeiten, durch „just-in-time“-Lieferungen wesentliche Kosteneinsparungen realisieren konnte.

Der Autor dieses Kapitels versäumt auch nicht, auf den Kampf des Landes Tirol für den Autobahnausbau der Nord-Süd-Verbindung hinzuweisen sowie darauf, dass 1987 mit der Auflösung der Zweckbindung, welche den Ertrag der Mineralölsteuer dem Autobahnbau widmete, dieser praktisch zum Erliegen kam. Freilich sieht er neben der Bedeutung des Transitverkehrs auch dessen Umweltprobleme, nämlich Lärmbelästigung und Beschädigung der Schutzwälder an den alpinen Steilhängen. Er meint, dass die Umweltbelastung ebenso in den Städten existiere, dort jedoch nicht derart stark empfunden würde, weil deren Einwohner den unmittelbaren Nutzen des Verkehrs verstünden.

Eine wesentliche Determinante des dynamischen Nachkriegswachstums wird