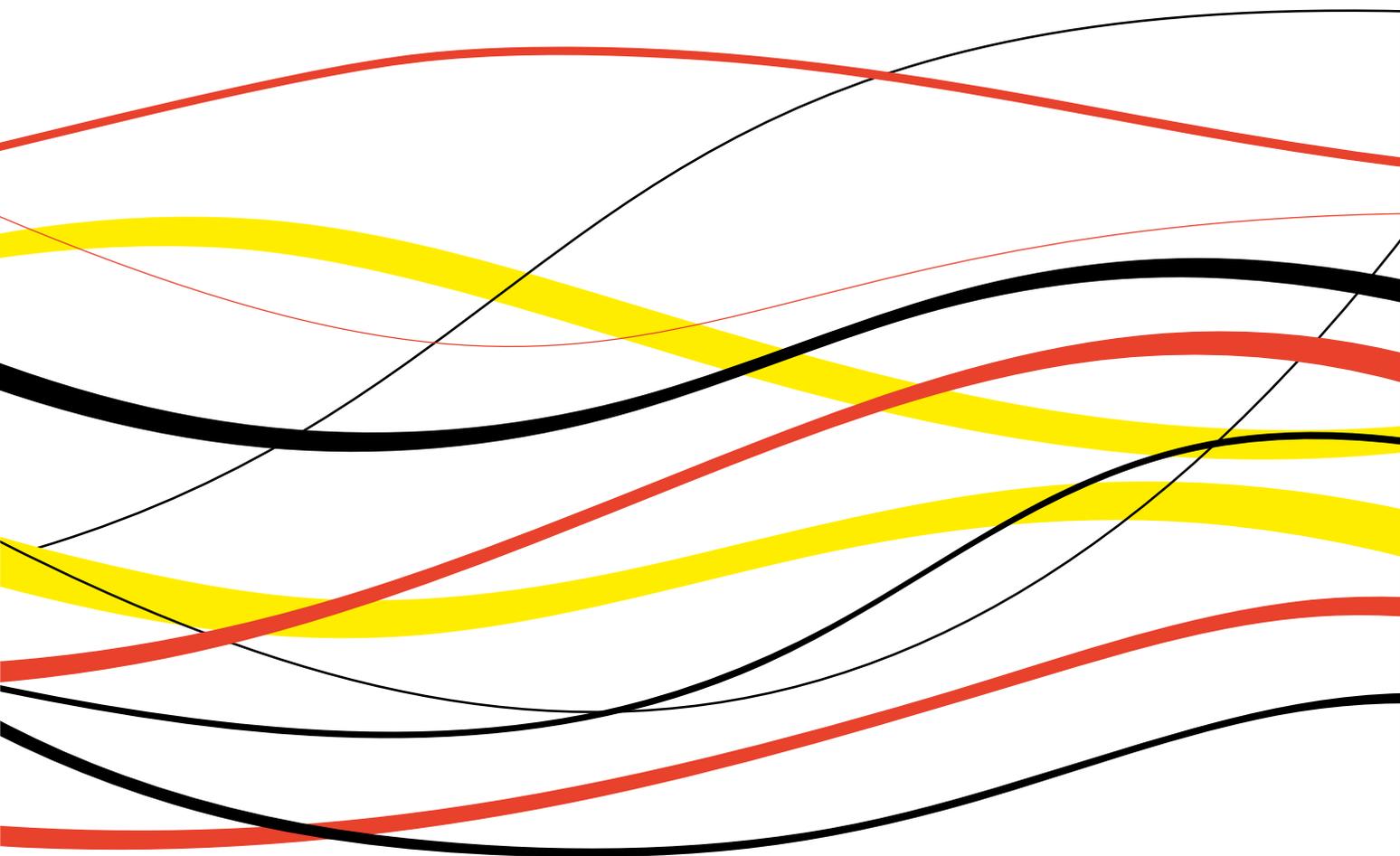


David Ungar-Klein  
Maxim Podoprigora

# Future Business Austria Infrastrukturreport 2015

## Oberösterreich

Status und Entwicklung der oberösterreichischen Infrastruktur



**ENERGIE AG**  
Oberösterreich  
Wir denken an morgen





**David Ungar-Klein** ist Eigentümer und Geschäftsführer der auf Wirtschaftspolitik und Standortfragen spezialisierten Kommunikationsagentur Create Connections. Als Marketing- und Kommunikationsspezialist war David Ungar-Klein unter anderem für das ARC Seibersdorf und für Czipin & Proudfoot Consulting tätig, zuletzt als Marketing Executive von Proudfoot Consulting in London und Palm Beach. Zu den Klienten von David Ungar-Klein zählen zahlreiche international tätige Unternehmen. Er ist Initiator der Infrastrukturinitiative Future Business Austria, Autor des Infrastrukturreports des Fürstentums Liechtenstein sowie Veranstalter des "Wiener Kongress com-sult". Die Auseinandersetzung mit infrastrukturpolitischen Herausforderungen ist auch Gegenstand seiner Lehrtätigkeit an der Wirtschaftsuniversität Wien.



**Maxim Podoprigora** ist Projektmanager bei der Kommunikationsagentur Create Connections. Der langjährige Spitzensportler und dreifache österreichische Olympiateilnehmer ist Projektleiter und Co-Autor des Future Business Liechtenstein Infrastrukturreports, des Future Business Austria Infrastrukturreports Wien und des Future Business Austria Infrastrukturreports Österreich. Als Lehrbeauftragter an der Wirtschaftsuniversität Wien hält er Lehrveranstaltungen zum Thema Infrastrukturplanung.

David Ungar-Klein  
Maxim Podoprigora

---

# Future Business Austria Infrastrukturreport 2015

## Oberösterreich

Status und Entwicklung der oberösterreichischen Infrastruktur

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte daran sowie an etwaigen Auszügen daraus, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege, durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben den Autoren vorbehalten.

ISBN 978-3-9503254-4-7

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben in diesem Buch trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Autoren oder des Verlags ausgeschlossen ist.

Autoren: David Ungar-Klein, Maxim Podoprighora  
Wissenschaftliches Experten-Board: Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider, Dr. Peter Hajek  
Grafik: Christine Ziegelböck, Ronald Talasz, Katrin Rehling  
Lektorat: Create Connections Networking & Lobbying GmbH, Rita Propstmeier, M.A.  
Verlag: Create Connections Networking & Lobbying GmbH  
Druck: Datapress GmbH, 4020 Linz

David Ungar-Klein  
Maxim Podoprigora

---

# **Future Business Austria Infrastrukturreport 2015**

## Oberösterreich

Status und Entwicklung der oberösterreichischen Infrastruktur

## Inhalt

### Editorial

**7**

David Ungar-Klein  
Initiator, Future Business Austria  
Autor, Future Business Austria Infrastrukturreport  
Geschäftsführer, Kommunikationsagentur Create Connections

### Vorworte

- Dr. Josef Pühringer, Landeshauptmann, Land Oberösterreich **10**
- Franz Hiesl, Landeshauptmann-Stellvertreter, Land Oberösterreich **11**
- Dr. Michael Strugl, Landesrat für Wirtschaft, Arbeit, Tourismus, Raumordnung, Regionalentwicklung, Europa und Sport, Land Oberösterreich **12**
- Generaldirektor Dr. Leo Windtner, Vorsitzender des Vorstands, Energie AG Oberösterreich **13**
- Dr. Rudolf Trauner, Präsident der Wirtschaftskammer Oberösterreich **14**
- Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider, Ordentlicher Universitätsprofessor, Institut für Volkswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität Linz **15**
- Dr. Peter Hajek, Managing Partner, Peter Hajek Public Opinion Strategies GmbH **16**

<b>Methodik</b>	<b>18</b>
<b>Executive Summary</b>	<b>19</b>
<b>Infrastruktur in Oberösterreich: Volkswirtschaftlicher Befund</b>	<b>25</b>
<b>Infrastruktur: Standortfaktor mit Zukunft</b>	<b>29</b>
<b>Status der Infrastruktur in Oberösterreich</b>	<b>30</b>
<b>Infrastrukturbereich Energie</b>	<b>45</b>
<b>Infrastrukturbereich Verkehr</b>	
- Straße	<b>59</b>
- Schiene	<b>67</b>
- Luftfahrt	<b>75</b>
- Schifffahrt	<b>81</b>
<b>Infrastrukturbereich IKT</b>	<b>87</b>
<b>Quellen</b>	<b>94</b>

Wir weisen darauf hin, dass

- wir zum Zwecke der besseren Lesbarkeit auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet haben.
- die Rundungsdifferenzen in den Grafiken zu den Ergebnissen der Managerstudie nicht bereinigt sind.

---

## **"Viribus Unitis"**

"Franz Joseph war ein Mensch mit seinen Höhen und mit seinen Tiefen. Sein Wollen war rein, seinem Wesen war alles Falsche und Verkrampfte ferne, sein Leitsatz 'Mit vereinten Kräften' war ihm heiliger und verpflichtender Ernst. In ihm war, was seiner Monarchie Leben und Schönheit verlieh."

"Der Alte Kaiser, Franz Joseph I",  
Egon Caesar Conte Corti/Hans Sokol, Wien/Graz 1955, Seite 475



**David Ungar-Klein**  
**Initiator, Future Business Austria**  
**Autor, Future Business Austria Infrastrukturreport**  
**Geschäftsführer, Kommunikationsagentur Create Connections**

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Immer mehr Entscheidungsträger in Politik und Wirtschaft erachten eine moderne Infrastruktur als entscheidenden Standortfaktor. Die überparteiliche Initiative Future Business Austria (FBA) – und mit ihr viele hochkarätige Manager – setzt sich seit zehn Jahren dafür ein, dass Infrastruktur in der öffentlichen Wahrnehmung den Stellenwert erhält, der ihr gebührt. Eine leistungsfähige Infrastruktur wird zum entscheidenden Erfolgsfaktor für Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandorte. Die laufende Verbesserung der Standortinfrastruktur ist der Schlüssel für Wachstum und Wohlstand. Wer über Infrastruktur redet, darf sich nicht auf klassische Infrastrukturbereiche wie Straße oder Schiene beschränken, sondern muss sich auch intensiv mit der Meta-Infrastruktur der Informations- und Kommunikationstechnologien beschäftigen, die alle anderen Bereiche zunehmend durchdringt.

Im Sinn eines fundierten Monitorings von Infrastrukturpolitik und Infrastrukturentwicklung stellt die FBA-Initiative seit Jahren mit dem jährlichen FBA Infrastrukturreport den Standort Österreich auf den Prüfstand. Nach Wien und Liechtenstein nutzt nun auch Oberösterreich das FBA-Monitoring-Verfahren zur Weiterentwicklung seiner Infrastrukturqualität und stellt damit seine infrastrukturpolitische Zukunftsorientierung unter Beweis.



**David Ungar-Klein**

Der vorliegende Bericht umfasst nicht nur eine Bestandsaufnahme und Bewertungen der einzelnen Infrastruktur-Handlungsfelder, sondern gibt auch Orientierung und Empfehlungen für die Infrastrukturpolitik.

Mein besonderer Dank gilt unseren Experten, allen voran Landeshauptmann-Stellvertreter Franz Hiesl (Oberösterreichische Landesregierung), Landesrat Dr. Michael Strugl (Oberösterreichische Landesregierung), Generaldirektor Dr. Leo Windtner (Energie AG Oberösterreich), Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider (Institut für Volkswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität Linz) und Dr. Peter Hajek (Studienautor), die den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich mit ihrer Expertise unterstützt haben. Ihnen, den geschätzten Lesern, wünsche ich eine aufschlussreiche Lektüre und – unabhängig von der aktuell genutzten Infrastruktur – beste Verbindungen in und nach Oberösterreich.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Franz Hiesl', followed by a long horizontal flourish.





**Dr. Josef Pühringer**

**Dr. Josef Pühringer**  
**Landeshauptmann, Land Oberösterreich**

Während heute halb Europa von Stillstand spricht, wollen wir in Oberösterreich für Wachstum und Bewegung sorgen. Oberösterreich soll in den nächsten zehn Jahren unter die Top 10 der europäischen Wirtschaftsregionen aufsteigen. Viele Herausforderungen warten auf unser Bundesland. Wir kämpfen mit voller Kraft gegen steigende Arbeitslosenzahlen und für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Nur wenn wir es schaffen, Oberösterreich für künftige Investoren und bestehende Unternehmen attraktiv zu machen, werden wir weiterhin Arbeitsplätze schaffen und damit Wohlstand und soziale Sicherheit im Land haben. Oberösterreich soll an die Spitze der erfolgreichsten Regionen Europas – in die Champions League. Dafür brauchen wir auch eine erstklassig ausgebaute Infrastruktur. Der vorliegende Infrastrukturreport Oberösterreich der überparteilichen Infrastrukturinitiative Future Business Austria liefert dazu wertvolle Befunde und Erkenntnisse.



**Franz Hiesl**  
**Landeshauptmann-Stellvertreter, Land Oberösterreich**

Wachstum braucht Investitionen. Gerade im Infrastrukturbereich haben wir in den vergangenen Jahren intensiv daran gearbeitet, die Rahmenbedingungen weiter zu verbessern. Als Straßenbaureferent ist mir eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur ein wichtiges Anliegen, damit Wachstum und Wertschöpfung im ganzen Land daheim sein können. Der vorliegende Infrastrukturreport von Future Business Austria attestiert der Infrastrukturpolitik in Oberösterreich ein überaus erfreuliches Ergebnis. Er ist ein Auftrag, im Interesse Oberösterreichs unseren Kurs für Wachstum und Zukunft fortzusetzen. In der Pflicht ist freilich auch der Bund, den Ausbau der Infrastruktur in Oberösterreich bestmöglich zu unterstützen – und das in allen Infrastrukturbereichen, von der Straße über die Schiene bis zu IKT und Energie.



**Franz Hiesl**



**Dr. Michael Strugl**

**Dr. Michael Strugl**  
**Landesrat für Wirtschaft, Arbeit, Tourismus, Raumordnung, Regionalentwicklung,**  
**Europa und Sport, Land Oberösterreich**

Im Wettbewerb der Regionen kommt es darauf an, dass wir unsere Standortvorteile bestmöglich nutzen und weiterentwickeln. Oberösterreich spielt in Österreich heute schon eine führende Rolle in der Wirtschaftskraft. Diese Position wollen wir in Europa stärken und ausbauen. Dem Standortfaktor Infrastruktur kommt im Wettbewerb eine immer wichtigere Rolle zu. Die bestmögliche Abstimmung zwischen europäischer, nationaler und regionaler Infrastrukturplanung ist eine wichtige Zukunftsherausforderung. Die Initiative Future Business Austria betont seit Jahren die Bedeutung strategischer Infrastrukturpolitik und liefert mit ihren Erhebungen wertvolle Rückmeldungen für die Weiterentwicklung der Infrastrukturpolitik. Wir in Oberösterreich nehmen diese Beiträge ernst, denn wer sich trotz ausgezeichneter Rahmenbedingungen im Standortwettbewerb zurücklehnt, wird bald das Nachsehen haben. In diesem Sinn führen wir unser Bundesland auf allen Infrastruktur-Wegen in die Zukunft!



Wir denken an morgen

**Generaldirektor Dr. Leo Windtner**  
**Vorsitzender des Vorstands, Energie AG Oberösterreich**

Als erfolgreiches Industriebundesland ist Oberösterreich besonders auf eine leistungsfähige Energie-Infrastruktur angewiesen. Hohe Versorgungssicherheit mit Energie ist für Unternehmen wie Haushalte ein ganz zentrales Thema. Die in den Erhebungen des Infrastrukturreports dokumentierte hohe Zufriedenheit mit unserer Energie-Infrastruktur in Oberösterreich ist eine exzellente Basis, aber auch weiterer Ansporn für uns, auch in Zukunft beste Versorgung zu gewährleisten.

Das Marktumfeld im Bereich Energie ist in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden: Die subventionierten neuen erneuerbaren Energien, niedrige Kohle- und CO<sub>2</sub>-Preise sowie Überkapazitäten haben zu weiter gesunkenen Strom-Großhandelspreisen geführt und die gesamte konventionelle, nicht geförderte Stromerzeugung unter Druck gesetzt. Stromerzeugung aus Gas ist unter den derzeitigen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht darstellbar, neue Wasserkraftwerke können mit herkömmlichen Finanzierungsmodellen und bisherigen Maßgaben nicht errichtet werden. Baupläne für modernste und effizienteste Kraftwerksanlagen zur ökologisch nachhaltigen Stromerzeugung müssen in der Schublade bleiben.

Die Energie AG hat auf diese schwierigen Rahmenbedingungen mit einer strategischen Neuausrichtung reagiert, der PowerStrategie 2020. Maßgeblicher Bestandteil ist die Vollintegration der OÖ. Ferngas AG, die mit Ende März 2015 erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Damit ist es der Energie AG gelungen, große Kosten- und Synergiepotenziale zu heben, aber auch als nunmehr integriertes Vollversorgungsunternehmen den Kunden noch stärker in den Fokus zu rücken. Insbesondere wird dadurch ermöglicht, auch in Zukunft durch eine leistungsfähige Infrastruktur und qualitativ hochwertige Produkte mit hohem Servicelevel die Vorreiterrolle des Bundeslandes Oberösterreich und seiner Wirtschaftsteilnehmer zu fördern.

Ich freue mich, dass wir Ihnen nun den ersten Infrastrukturreport für Oberösterreich vorlegen können, und wünsche Ihnen eine informative Lektüre.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'L. Windtner'.



**Dr. Leo Windtner**



**Dr. Rudolf Trauner**

**Dr. Rudolf Trauner**  
**Präsident der Wirtschaftskammer Oberösterreich**

Nur eine starke und konkurrenzfähige Wirtschaft kann wirtschaftlich erfolgreich sein und jene Arbeitsplätze schaffen, die zur Aufrechterhaltung eines funktionierenden Sozialstaates sowie zur Absicherung unseres Wohlstandes unabdingbar sind. Für wirtschaftliche Stärke bedarf es eines Staates, der sich mit Steuern, Abgaben und Auflagen für die Unternehmen zurückhält und der dort investiert, wo Wachstum und Wertschöpfung generiert werden können. Die Infrastruktur ist dabei ein besonders wichtiger Bereich. Sie ist für alle Unternehmen von großer Bedeutung, egal, ob für Leitbetriebe, Klein- und Mittelbetriebe oder Ein-Personen-Unternehmen. Die Weiterentwicklung der Infrastruktur in Oberösterreich ist ein wichtiges Anliegen, um den Standort unter die Top-Regionen Europas zu bringen. Mit diesem Infrastrukturreport Oberösterreich liegen wertvolle Erkenntnisse und Daten dazu vor, wie die Infrastrukturausstattung Oberösterreichs von Unternehmen gesehen wird und wo Verbesserungsbedarf besteht.

*Rudolf Trauner*



**Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider**  
**Ordentlicher Universitätsprofessor**  
**Institut für Volkswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität Linz**

Im Bereich der klassischen Standortfaktoren gewinnt Infrastruktur eine zunehmend wichtige Rolle. Ein gutes Beispiel dafür ist die Versorgung von Standorten mit hochwertiger Breitband-Infrastruktur. Die Digitalisierung des Wirtschaftslebens erfordert entsprechend gut ausgebaute Infrastruktur, damit Unternehmen und Menschen im ganzen Land von den neuen Möglichkeiten profitieren können. Wichtige Hinweise für die Infrastrukturqualität liefern die Rückmeldungen ihrer Nutzer. Die Erhebungen des vorliegenden Infrastruktur-reports unter Entscheidungsträgern in der oberösterreichischen Wirtschaft machen deutlich, wo Stärken und Herausforderungen der Infrastrukturausstattung in ganz Österreich und in Oberösterreich gesehen werden. Die strategische Auseinandersetzung mit Infrastrukturthemen ist ein wichtiger Faktor im Standorterfolg.

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and lines, representing the name Friedrich Schneider.



**Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider**

**Peter Hajek**  
Public Opinion Strategies



**Dr. Peter Hajek**

**Dr. Peter Hajek**  
**Managing Partner, Peter Hajek Public Opinion Strategies GmbH**

Die Erhebungen für den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich zeigen die Sicht von Oberösterreichs Managern auf den Status und die Perspektiven der österreichischen und insbesondere der oberösterreichischen Infrastruktur. Für die Meinungsforschung wird dabei deutlich, dass die Sensibilität für Infrastrukturfragen hoch ist. Infrastruktur ist heute ein standortpolitisches Top-Thema und wird zu den entscheidenden Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit gezählt.

Der Infrastrukturreport Oberösterreich bietet eine Vielzahl von Einschätzungen, Erfahrungen und Perspektiven, die von der Politik genützt werden können. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine interessante Lektüre und eine erkenntnisreiche Diskussion wirtschaftspolitischer Zukunftsthemen.



## Methodik

Für den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich wurde das methodische Instrumentarium des Future Business Austria Infrastrukturreports angewendet. Es umfasst:

- den volkswirtschaftlichen Befund durch Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider (Ordentlicher Universitätsprofessor, Institut für Volkswirtschaftslehre, Johannes Kepler Universität Linz)
- strukturierte Leitfadenterviews mit Experten und Akteuren der Infrastrukturpolitik in Oberösterreich. Aus Gründen der Vertraulichkeit wurden die Ergebnisse anonymisiert. Die Interviewten analysierten nicht nur den Status quo der Infrastruktur, sondern hatten auch die Möglichkeit, Probleme und Herausforderungen für die Infrastruktur in Oberösterreich zu benennen. Die qualitativen Interviews wurden zwischen Jänner und April 2015 durchgeführt.
- eine repräsentative Erhebung unter oberösterreichischen Managern und Unternehmern durch Peter Hajek Public Opinion Strategies im Februar und März 2015. Die Teilnehmer wurden mit Blick auf die gesamtösterreichische ebenso wie auf die oberösterreichische Infrastruktur befragt.

## Executive Summary

Der Standortfaktor Infrastruktur entscheidet zunehmend über den wirtschaftlichen Erfolg – sowohl für in Oberösterreich ansässige Unternehmen und die Exportwirtschaft als auch im Hinblick auf die Standortattraktivität für Betriebsansiedelungen. Im Zuge des globalen Wettbewerbs gilt für Infrastruktur mehr denn je, dass Stillstand beim Ausbau Rückschritt bedeutet, der sich negativ auf die Wachstums- und Wettbewerbschancen auswirkt.

Eine hochindustrialisierter Infrastruktur, die alle relevanten Bereiche von Straße und Schiene bis hin zur Meta-Infrastruktur Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) umschließt, ist auch für die Zukunft des Standortes Oberösterreich unverzichtbar, welcher weiterhin Attraktivität als Wirtschafts- und Industriestandort entwickeln muss. Vor diesem Hintergrund ist es von großer Bedeutung, die Rolle einer leistungsfähigen Infrastruktur öffentlich zu machen und gezielt Investitionen zu tätigen.

Als hoch industrialisierter Wirtschaftsstandort ist Oberösterreich Sitz zahlreicher Unternehmen. Standortvorteile sind starke Cluster-Strukturen und die Leistungs- und Innovationskraft der Fachkräfte. Umso wichtiger ist es, Unternehmen auch beim Standortfaktor Infrastruktur bestmögliche Bedingungen zu bieten, um die Weiterentwicklung und Wettbewerbsfähigkeit bestehender exportorientierter Unternehmen und die Ansiedelung neuer Unternehmen zu fördern.

Für 47 Prozent der befragten oberösterreichischen Manager (Bund: 54 Prozent) stellt die Infrastruktur die wichtigste Größe für einen Wirtschaftsstandort dar. Mit Blick auf Oberösterreich bezeichnen 33 Prozent die Infrastruktur als "wichtigsten" Standortfaktor, 67 Prozent sehen ihn als "einen von mehreren wichtigen Bereichen" an. Diese Werte deuten darauf hin, dass der Handlungsbedarf zur Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für Oberösterreich als geringer angesehen wird als für Österreich insgesamt.

Die Zufriedenheit mit Ausbau und Qualität der Infrastruktur in Oberösterreich ist hoch. Energie (98 Prozent), IKT (83 Prozent) und Straße (78 Prozent) erreichen absolute Topwerte, dicht gefolgt von Betriebsbaugebieten (69 Prozent) und Tourismusinfrastruktur (66 Prozent). Weniger zufrieden ist man in Oberösterreich mit dem Zustand der Schiene (50 Prozent) sowie der Luftfahrt und der Schifffahrt (je 18 Prozent). Dabei handelt es sich um infrastrukturpolitische Handlungsfelder, die von nationalstaatlichen bzw. europäischen Entwicklungen abhängen.

Verbesserungspotenzial bei vorhandener Infrastrukturausrüstung in Gesamtösterreich sehen die oberösterreichischen Manager in nahezu allen (Teil-)Bereichen. Dies gilt vor allem für F&E (76 Prozent), IKT (69 Prozent), Energie (54 Prozent) und Straße (53 Prozent) sowie Schiene (46 Prozent). Vergleichsweise wenig Verbesserungspotenzial konstatieren die oberösterreichischen Manager bei Luftfahrt (24 Prozent) und Schifffahrt (13 Prozent).

**OÖ: starke Cluster-Strukturen und hochqualifizierte Fachkräfte**

**Höchste Zufriedenheit mit Energie, größtes Potenzial bei Luft- und Schifffahrt**

Während die oberösterreichischen Manager zur bundesweiten Infrastruktursituation teils erheblichen Handlungsbedarf artikulieren, fällt die Bewertung des Infrastrukturausbaus auch im Bundesländervergleich in Oberösterreich äußerst positiv aus. Enorme 89 Prozent bezeichnen den Infrastrukturausbau in ihrem Bundesland als "sehr gut" bzw. "gut". Erst mit deutlichem Abstand folgen Wien (61 Prozent) sowie die benachbarten Bundesländer Niederösterreich (57 Prozent) und Salzburg (54 Prozent).

**Potenzial der Produktivitätssteigerung in OÖ  
um 1/2 Prozentpunkt höher als in Ö**

Ein großes Anliegen ist den oberösterreichischen Managern das Ausschöpfen der Produktivitätspotenziale durch eine exzellente Infrastruktur. Je besser die Infrastruktur, desto produktiver können Unternehmen sein. Im umgekehrten Fall entstehen Produktivitätsverluste, die sich in weniger Wachstum und geringerer Beschäftigung niederschlagen. Den Mittelwert der Produktivitätssteigerung, die erzielt werden könnte, wenn die heimische Infrastruktur dem internationalen Benchmark entspräche, schätzen die Befragten auf 7,4 Prozent – das ist ein halber Prozentpunkt mehr als in der bundesweiten Erhebung (7,0 Prozent). Die möglichen Produktivitätsgewinne durch bessere Infrastruktur sind natürlich im Branchenkontext zu sehen und können durchaus höher ausfallen.

## **Future Business Austria – Empfehlungen für Oberösterreich auf einen Blick**

Im Rahmen der Erhebungen für den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich wurden Entscheidungsträger in Wirtschaft, Politik und Verwaltung gebeten, ihre Beobachtungen sowie ihre Empfehlungen zur Gestaltung der Infrastruktur zu formulieren. Aus diesen und den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich wurden die nachfolgenden Empfehlungen für Oberösterreich zusammengestellt (Details lesen Sie bitte in den einzelnen Kapiteln).

### **INFRASTRUKTUR ALLGEMEIN**

- ↪ Wachstumsstrategie für Oberösterreich mit Fokus auf Infrastrukturfragen entwickeln
- ↪ Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsstandorte auch zur Stärkung des ländlichen Raums gemeinsam entwickeln
- ↪ Oberösterreichisches Mobilitätsleitbild als Grundlage für verkehrspolitische Strategien und Maßnahmen erarbeiten
- ↪ Multimodale Verkehrsinformations- und -lenkungssysteme zur Unterstützung der Verkehrsteilnehmer forcieren
- ↪ Langfristige Planungssicherheit für Investitionen auch hinsichtlich der regulatorischen Rahmenbedingungen gewährleisten
- ↪ Auch im Infrastrukturkontext weiter entbürokratisieren (Melde-, Administrations- und sonstige Pflichten reduzieren)
- ↪ Es besteht Handlungsbedarf im Verkehrsbereich mit Blick auf die Notwendigkeit, die Nord-Süd-Verbindung von Prag über Linz nach Koper auszubauen

### **INFRASTRUKTURBEREICH ENERGIE**

- ↪ Energiepolitische Regulierungen reduzieren, die Wirtschaftswachstum hemmen bzw. die Industrie abwandern lassen
- ↪ "Gold Plating" von EU-Bestimmungen im Umweltbereich unterlassen (d.h. keine strengeren Regelungen erlassen als von der EU vorgeschrieben)
- ↪ Verfahren für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Bereich der Energiewirtschaft beschleunigen
- ↪ Entbürokratisieren, Meldepflichten verringern (z.B. Bundesenergieeffizienzgesetz)
- ↪ Erdgas bzw. E-Mobilität stärker forcieren und Lade- bzw. Tankinfrastruktur ausbauen
- ↪ Smart Grids im Rahmen von Smart-City- bzw. Smart-Regions-Projekten fördern, Anreize für First Mover setzen
- ↪ Noch vor dem weiteren Ausbau des Ökostroms die Energieeffizienz erhöhen; den Energieverbrauch durch zahlreiche Maßnahmen drosseln und bis 2020 auf dem Niveau von 2005 stabilisieren
- ↪ Die Energiewende in Österreich als Chance nutzen, unabhängiger zu werden und Energietechnologie zu exportieren

- Angesichts eines massiven Ausbaus der erneuerbaren Energien und einer gleichzeitig stark zurückzufahrenden Kernenergienutzung den Totalumbau der europäischen Energiestruktur schrittweise und mit Bedacht vollziehen; die Versorgungssicherheit nicht vernachlässigen (Genehmigungsverfahren dauern mehrere Jahre)
- Nicht im Bereich Energie-Infrastruktur sparen; die E-Wirtschaft wird bei Investitionsanreizen auch in Zukunft investieren
- Förderung von Fernwärme gezielt weiter forcieren
- Mit der Energiepolitik zwischen verschiedenen Interessen ausgleichen (Regulierungsbehörde, Unternehmen und Konsumenten); die sachlichen Diskussionen im Sinne des Wettbewerbs und einer funktionierenden Versorgung führen
- Konkrete energiepolitische Ziele und Strategien vorgeben (Energiepolitik), Fachfragen sollen von Experten entschieden werden
- Zum – sehr wichtigen! – Ausbau der Netzinfrastruktur Genehmigungsverfahren beschleunigen und vereinfachen

### INFRASTRUKTURBEREICH VERKEHR

#### Straße

- Punktuell Neubaulose zur Ergänzung des landesweiten Straßennetzes vergeben, um das gute Angebot weiterzuentwickeln
- Verkehrsinfrastruktur und regionale Wirtschaftsstandorte auch zur Stärkung des ländlichen Raums gemeinsam entwickeln
- Informationskampagnen für nachhaltige Mobilität bzw. E-Mobilität durchführen (z.B. Mobilitätskonferenzen)
- Förderung energieeffizienter Fahrzeuge und emissionsarmer Antriebe forcieren
- Ballungszentren von Verkehr entlasten
- Um das Verkehrsaufkommen des hochrangigen Straßennetzes in den nächsten Jahren zu bewältigen, vermehrt Intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems; ITS) installieren und nutzen; sich langfristig zu Nutzen und Wichtigkeit von ITS bekennen, alle Akteure dauerhaft beteiligen
- Möglichkeiten des Güterumschlags zwischen Straße und Schiene forcieren
- Ostanbindung verbessern, vor allem die Verbindung zwischen Linz und Prag zügig her- bzw. fertigstellen
- Die Knotenpunkte zwischen Straße und Schiene und die Schnittstellen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr erheblich verbessern

#### Schiene

- Qualitätsoffensive für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den städtischen Regionen im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte durchführen
- Radverkehr im Alltagsverkehr weiter forcieren und besser mit der Schiene kombinieren

- ↪ Zweite Straßenbahnachse durch Linz umsetzen, Gebiete östlich des Stadtkerns besser an das öffentliche Verkehrsnetz anschließen
- ↪ Nebenstrecken sichern, u.a. in Verbindung mit touristischen Konzepten
- ↪ Einfluss der Politik auf die ÖBB zurückschrauben
- ↪ Güter- und Personenverkehrsangebot im Raum Ried/Schärding attraktiver machen
- ↪ Park&Ride-Anlagen mit modernen Kommunikationslösungen ausstatten, um dem Nutzer durch rasche Informationsübertragung (z.B. freie Parkplätze, Zugabfahrt) den Umstieg von der Straße auf die Schiene zu erleichtern
- ↪ Möglichkeiten des Güterumschlags zwischen Straße und Schiene forcieren
- ↪ Knotenpunkte für Pendler zum Umstieg auf die Regionalverbindungen ausbauen
- ↪ Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs durch Bund und Länder sicherstellen

#### **Luftfahrt**

- ↪ Linzer Flughafen stärker in Infrastrukturkonzept bzw. Infrastrukturpolitik Oberösterreichs einbinden
- ↪ Den gesamten Flugverkehr als globales Geschäft im internationalen Kontext sehen
- ↪ Luftverkehrsabgaben senken
- ↪ Eine Gesamtstrategie für den Luftfahrtstandort Österreich entwerfen, der nicht nur aus Schwechat besteht; die Luftfahrtsparte ist in Österreich generell hoch entwickelt
- ↪ Attraktivität des Flughafen Linz für internationale Airlines sichern
- ↪ Ausbau im Frachtsektor am Flughafen Linz weiter forcieren

#### **Schifffahrt**

- ↪ Die Potenziale der Donau – eines ökonomisch und ökologisch sinnvollen Verkehrswegs – nutzen; die bisher vernachlässigte Wasserstraße gezielt ausbauen
- ↪ Donaoraumstrategie der EU mit ihren neuen Perspektiven und Finanzierungsmöglichkeiten konsequent umsetzen
- ↪ Zusammenarbeit der Häfen Enns und Linz intensivieren
- ↪ Mehr Massenschüttgut auf der Wasserstraße transportieren
- ↪ Auf Basis einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie für die österreichischen Donauhäfen und -länder das Gütervolumen der Binnenschifffahrt auch durch wassernahe Industrie- und Betriebsansiedlungen steigern
- ↪ Mehr politischen Willen für den Ausbau der Donau unter Beweis stellen; Umweltschützer, die gegen den Ausbau sind, ohne die Pläne genau zu kennen, über den Ausbau informieren
- ↪ Engpässe und Untiefen beseitigen, die den Schiffsverkehr auf der Donau behindern und ihn wenig attraktiv machen
- ↪ Die Infrastruktur in der Personenschifffahrt durch den vermehrten Ausbau von Anlegestellen aufrüsten

**INFRASTRUKTURBEREICH IKT**

- Finanzierung des Breitband-Ausbau in Österreich langfristig sicherstellen; die derzeit bekannten Breitband-Strategien auf nationaler und auf EU-Ebene laufen bis 2020 und darüber hinaus
- Bewusstseinsbildung zum Thema Breitband-Ausbau fördern
- Erfolgreichen Weg fortsetzen, Ausgaben für Breitband-Ausbau erhöhen
- Fördermittel an Player vergeben, die regional bzw. lokal für den Standort Oberösterreich die beste IKT-Versorgung gewährleisten
- Flächendeckenden "Last Mile"-Glasfaserausbau forcieren
- Länder besser in Entscheidung über Ausschüttung der Bundesförderung einbinden
- Flächendeckenden Ausbau unabhängig von Politik gemeinsam mit Marketplayern vorantreiben
- Investitionssicherheit schaffen (insbesondere mit Blick auf Open-Access-Verpflichtung)
- Um eine nahezu flächendeckende Vollversorgung mit mindestens 100 Megabit pro Sekunde zu erreichen, alle relevanten Informationen an einer Stelle zusammentragen, das erforderliche Know-how für einen schnellen, effizienten und nachhaltigen Breitband-Ausbau bündeln und somit einen kosteneffizienten Breitband-Ausbau ermöglichen
- Damit die Nutzung neuer digitaler Dienste auch im ländlichen Raum möglich ist und dieser nicht benachteiligt wird, den Infrastrukturausbau dort verstärken; denn die künftige Entwicklung des Internets als Mediendistributionsplattform steht unter dem Einfluss einer zunehmenden globalen Konnektivität, der massenhaften Verbreitung intelligenter Geräte sowie von Medienstreamingdiensten. Diese haben für spektakulär hohes Datenverkehrsaufkommen, größeres Ungleichgewicht beim Datenverkehr und variable Verkehrsmuster gesorgt.
- Vorkehrungen für die Verdichtung des Breitband-Netzes beim Ausbau von Kanal, Gas-, Wasser-, Stromleitungen sowie bei Sanierung bzw. Neuerrichtung öffentlicher Straßen, Gehwege und Gebäude treffen; in der Bauordnung sollten verpflichtende Vorgaben für die Leitungsführung bzw. Leerverrohrungen in allen Baubereichen (Straße, Schiene, Gebäude etc.) konsequent umgesetzt werden
- Breitband-Internet entsprechend der starken Nachfrage weiter ausbauen; nur so kann Oberösterreich wirtschaftlich weiterhin prosperieren

## **Infrastruktur in Oberösterreich: Volkswirtschaftlicher Befund**

Die Produktivität einer Volkswirtschaft hängt zunehmend von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur ab. In Europa spielt Infrastruktur im Standortwettbewerb heute eine bedeutende Rolle. Das gilt sowohl für traditionelle Infrastrukturteilbereiche wie Straße und Schiene als auch für Informations- und Kommunikationstechnologien.

Der Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich arbeitet die Bedeutung einer leistungsfähigen Infrastruktur für Oberösterreich und Österreich aus Sicht wichtiger Entscheidungsträger heraus. Dabei zeigt sich nicht nur eine prominente Einschätzung der Infrastruktur als zweitwichtigster Standortfaktor, sondern auch eine vergleichsweise hohe Zufriedenheit mit Ausbau und Qualität der Infrastruktur in Oberösterreich. Mit Blick auf die bundesweite Infrastruktursituation wird dagegen zum Teil erheblicher Handlungsbedarf artikuliert. Dieses Ergebnis unterstreicht einerseits die Position Oberösterreichs als attraktives Drehkreuz für Unternehmen und seine Anbindung an wichtige Hauptverkehrsachsen, verdeutlicht andererseits aber den Handlungsspielraum, den auch Bundesländer beim Standortfaktor Infrastruktur haben.

Das Industriebundesland Oberösterreich nutzt diesen Spielraum offenkundig besser als andere Bundesländer und zeichnet sich insgesamt durch umfangreiche Bemühungen zur Stärkung des Standortes aus. Im österreichweiten Vergleich nimmt Oberösterreich mit seinen Standortqualitäten eine Spitzenposition ein. Dies zeigt sich auch daran, dass rund 1.000 ausländische Unternehmen ihren Sitz in Oberösterreich haben. Nach Erhebungen des Instituts Wirtschaftsstandort Oberösterreich, das regelmäßig internationale Standortvergleiche durchführt, zählt Oberösterreich gegenwärtig zu den elf attraktivsten Standorten Europas – erklärtes Ziel ist nun ein Platz unter den Top 10.

Der volkswirtschaftliche Befund bestätigt die Wichtigkeit des Standortfaktors Infrastruktur: Die Sicherung einer leistungsstarken Infrastruktur hat erhebliche Bedeutung für die Zukunft des Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandortes Oberösterreich. Investitionen in die Infrastruktur haben entscheidenden Einfluss auf die Wertschöpfung der Wirtschaft.

Ökonomisch kann man verbesserte Infrastruktur als eine Verminderung der Grenzkosten von Unternehmen sehen. Diese Einsparung führt zu mehr Wachstum und Wohlstand. In vielen Fällen werden wirtschaftliche Aktivitäten durch eine geeignete Infrastruktur erst möglich. Das Ausbleiben von Investitionen in Infrastruktur bzw. fehlende Modernisierungen erhöhen umgekehrt die Grenzkosten der Wirtschaft und beeinträchtigen damit den Wohlstand eines Landes.

Eine optimale Infrastrukturentwicklung braucht klare strategische Schwerpunkte und Handlungsspielräume für entsprechende Investitionen. Aus

**Hohe Zufriedenheit mit ÖÖ,  
teils erheblicher Handlungsbedarf für Ö**

**Bessere Infrastruktur mindert Grenzkosten  
von Unternehmen, was zu Wachstum führt**

volkswirtschaftlicher Sicht verdient in Oberösterreich mit Blick auf die Zukunft der Infrastrukturbereich IKT besondere Aufmerksamkeit. Vergleicht man die Zahlen der Leistungs- und Strukturstatistik in den Bundesländern, liegt Oberösterreich im Bereich IKT an zweiter Stelle hinter Wien. Die Rahmenbedingungen für eine strategische Weiterentwicklung der Infrastrukturqualitäten in Oberösterreich sind insgesamt gut und sollten im Interesse des Standortes nun konsequent weiterentwickelt werden.

**OÖ: Platz 2 beim BRP,  
Platz 1 beim Exportwert in Ö**

#### **Der Wirtschaftsstandort allgemein und nach Infrastrukturbereichen**

Oberösterreich erwirtschaftet mit 54,8 Milliarden Euro das zweithöchste BIP (bzw. Bruttoregionalprodukt, BRP) nach Wien (82,8 Milliarden Euro) von österreichweit insgesamt 322,6 Milliarden Euro (2013). Das sind immerhin 17 Prozent der gesamten österreichischen Wirtschaftsleistung. Die Arbeitslosenquote liegt aktuell bei 7,6 Prozent (Februar 2014) – Tendenz steigend. Gleichzeitig ist jedoch auch die Beschäftigung gegenüber dem Vorjahr um rund 2.900 Personen auf 611.000 gestiegen. Mit einem Wert von 31,2 Milliarden Euro (2013) weist Oberösterreich den höchsten Exportwert der österreichischen Bundesländer auf. Rund ein Viertel der gesamtösterreichischen Exporte entfallen damit auf Oberösterreich; einen großen Teil der Wertschöpfung der heimischen Unternehmen schafft folglich das Auslandsgeschäft. Oberösterreich ist ein Zentrum der österreichischen Industrie. Beim Tourismus ist Oberösterreich – mit 3,6 Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben pro 1.000 Einwohner – gleichauf mit Niederösterreich, jedoch deutlich hinter Tirol mit 12,6 Tourismusbetrieben pro 1.000 Einwohner (2012). Oberösterreichs wirtschaftliche Bedeutung ist eng mit dem hohen Niveau der Infrastruktur verknüpft. Eine Zukunftsstrategie für Oberösterreich sollte darauf ausgerichtet sein, die Infrastruktur auf die Kernbereiche Wirtschaft, Umwelt und Soziales zu kalibrieren.

**OÖ 2014: 1 Mrd. EUR an  
Energieimporten eingespart**

#### **Energie**

Die Energiewende ist auch in Oberösterreich ein erklärtes Ziel. Bis 2030 sollen 100 Prozent des elektrischen Stroms sowie die Raumwärme aus erneuerbaren Quellen stammen. Allein 2014 konnte Oberösterreich durch fünf neue Großwindkraftanlagen, 2.500 netzgekoppelte Photovoltaik-Anlagen, 30.000 Quadratmeter thermische Sonnenkollektoren und rund 2.500 moderne Biomasseheizungen jährlich rund 1 Milliarde Euro an Energieimporten und 8 Millionen Tonnen an CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen. Im Ökoenergie-Cluster arbeiten 150 Unternehmen zusammen. Die vorbildliche Rolle des Bundeslandes im Öko-Energiebereich kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich der Energiesektor im Umbruch befindet. Während die Preise an der Strombörse fallen, sind sie auf dem Gasmarkt nach wie vor hoch. Die für die Versorgungssicherheit wichtigen konventionellen Kraftwerke wie Gas- und Dampf-Kraftwerke rechnen sich nicht mehr. Die geänderten Rahmenbedingungen auf dem Strommarkt bedingen eine Neupositionierung der Akteure. Vordringlichstes Zukunftsziel sollte die Steigerung der Energieeffizienz sein.

## **Verkehr**

### **Straße**

In Oberösterreich werden 2015 rund 353 Millionen Euro in das Straßennetz investiert, davon ca. 218 Millionen von der ASFINAG und ca. 68 Millionen vom Land Oberösterreich. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur lösen in der Regel vergleichsweise hohe Effekte für die regionale Volkswirtschaft aus. Ein Großteil der Aufträge werden regional vergeben und bewirken Einkommen, die zumindest teilweise (re-)investiert und bzw. oder für Konsum ausgegeben werden und dadurch den ursprünglichen Nachfrageimpuls verstärken. Dies sichert und schafft Arbeitsplätze für die heimische Wirtschaft.

Insgesamt verfügt Oberösterreich über ein Straßennetz von rund 27.000 Kilometern, davon rund 260 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen, die der ASFINAG unterstehen. Das Landesstraßennetz wurde in den vergangenen zehn Jahren verstärkt ausgebaut und umfasst derzeit ca. 6.000 Kilometer. Damit hat Oberösterreich einen hohen Ausbaugrad beim Straßennetz erreicht. Dennoch gibt es zu den Stoßzeiten Probleme, insbesondere im Großraum Linz. Um diese zu beheben, ist eine ressort- und gebietskörperschaftsübergreifende Abstimmung von Straßenbau und öffentlichem Nahverkehr notwendig, sodass auch Lösungen gefunden werden, die mehrere Verkehrsträger umfassen. Ansätze dazu sind in Planung – die Realisierung hängt von der budgetären Situation ab.

**Trotz Straßennetz von 27.000 km Länge Probleme zu Stoßzeiten im Großraum Linz**

### **Schiene und öffentlicher Nahverkehr**

Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind nicht nur unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten zu bewerten. Eine effiziente Schieneninfrastruktur stellt eine Alternative zur Straßeninfrastruktur dar und ist dazu prädestiniert, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren. Durch diese Reduzierung sinken die (externen) Kosten, die der Öffentlichkeit durch die (negativen) Auswirkungen des Straßenverkehrs aufgebürdet werden. In Oberösterreich beansprucht der Gütertransport die Straße deutlich stärker als die Schiene oder die Binnenwasserstraße. Ohne kombinierten Verkehr (KV) sind die Umweltschutzziele (insbesondere hinsichtlich des Klimas) jedoch nicht zu erreichen. Die Bedeutung von Güterumschlag-Terminals haben auch oberösterreichische Manager erkannt. Der Individualverkehr lässt sich nur über attraktive Angebote eines leistungsfähigen öffentlichen Nah- und Fernverkehrs (teilweise) verlagern. Park&Ride-Anlagen oder das S-Bahn-Konzept für den Großraum Linz sind folglich auch berechtigte Forderungen der oberösterreichischen Manager.

**Umweltschutzziele nur mit Kombiniertem Verkehr (KV) zu erreichen**

### **Luffahrt**

Für eine moderne Volkswirtschaft in einer globalisierten Wirtschaft ist die Luffahrt unverzichtbar – dies gilt auch für Oberösterreich. Der enorme Kosten- und Spardruck der Airlines hat das Angebot an Flugstrecken vom bzw. zum Flughafen Linz ausgedünnt. Stakeholder sind gefordert, die Anbindung Oberösterreichs an das internationale Netz für Passagiere und Fluglinien attraktiver zu machen, bei Geschäftsverbindungen wie auch bei

**OÖ Flugaanbindung geschäftlich und privat attraktiver machen!**

Privatreisen. Im touristischen Verkehr kann dies durch neue Konzepte für sowohl Flug-Outgoing- als auch -Incoming-Passagiere geschehen (z.B. durch neue Konzepte für die 3-Länder-Region Oberösterreich–Südböhmen–Passauer Land mit Donau und Moldau). Durch die moderne Ausstattung des Flughafens und die günstige geografische Lage kann der Luftfrachtverkehr in Zukunft eine bedeutendere Rolle spielen. Dies spiegelt sich auch in den zentralen Forderungen der oberösterreichischen Manager wider.

**Schiff + Schiene + Straße =  
optimale Transportmöglichkeit**

**Schifffahrt**

Für eine Intensivierung der Schifffahrt sind in Oberösterreich alle Voraussetzungen gegeben. Insbesondere für den Güterverkehr bietet der Ennshafen durch seine trimodale Infrastruktur optimale Bedingungen. Die Kombination von Schiff, Schiene und Straße stellt insbesondere aus volkswirtschaftlicher Sicht eine optimale Transportmöglichkeit dar. Dabei ist der Umweltaspekt besonders zu betonen. Für Unternehmen wie die voestalpine AG ist die Binnenschifffahrt ein wichtiger Teil der Rohstofflogistik, trotzdem spielt sie für den Gütertransport in Oberösterreich insgesamt (noch) eine untergeordnete Rolle. Die Donaunraumstrategie der Europäischen Kommission (EUSDR; 2011) könnte daran einiges ändern, wenn Regionalfördermittel der EU für konkrete Projekte zur Verfügung gestellt würden, beispielsweise für die Verbesserung der Mobilität und Multimodalität von Binnenwasserstraßen.

**Breitband-Strategie nur unter  
öffentlicher Beteiligung umsetzbar**

**Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)**

Informations- und Kommunikationstechnologien bestimmen bereits unseren Alltag. Leistungsfähige Datennetze und neue IKT-Anwendungen induzieren Innovationen, Wachstum und Arbeitsplätze. Wegen der breitgestreuten positiven externen Effekte ist eine koordinierte Breitband-Strategie jedoch nicht allein auf privatwirtschaftlicher Ebene umsetzbar, sondern sie erfordert öffentliche Beteiligung. Beispielsweise sollen Mobilfunkbetreiber den Ausbau der Mobilfunknetze und der Glasfaserverbindungen zur Hälfte mitfinanzieren. In Oberösterreich wurde eine eigene Breitband-Ausbaustrategie formuliert, von deren Umsetzung wesentliche Impulse für die regionale Volkswirtschaft zu erwarten sind. Insbesondere periphere Gebiete benötigen den Ausbau dringend.

## Infrastruktur: Standortfaktor mit Zukunft

Infrastruktur rückt immer stärker in den Blickpunkt des standortpolitischen Interesses. Infrastrukturinvestitionen entwickeln sich zum entscheidenden Faktor im globalen Standortwettbewerb. Während die westeuropäischen Länder in den vergangenen Jahrzehnten vergleichsweise moderat investierten, entwickeln sich die Ausgaben in den ökonomisch aufstrebenden großen Schwellenländern dynamisch. Nach OECD-Prognosen wird China 2030 überproportional mehr für seine Straßeninfrastruktur und sein Schienennetz ausgeben als Frankreich, Deutschland oder Italien.

### Infrastrukturelle Entwicklungssprünge

Standorte, die ihre Infrastruktur vor Jahrzehnten etabliert und nur unzureichend erneuert und weiterentwickelt haben, stehen vor großen Herausforderungen zur Sicherung ihrer Attraktivität. Gerade die mittel- und osteuropäischen Länder sind starke Konkurrenten im Wettbewerb der Infrastrukturbereiche, von der Straße bis zu den IKT. Dabei ist das Phänomen des Überspringens von technologischen Entwicklungsschritten zu beobachten: Im IKT-Bereich investiert Mittel- und Osteuropa nicht erst in Kupfer, sondern sofort in Glasfasernetze. Diese Infrastruktur verschafft mittel- und langfristig erhebliche Standortvorteile. Fehlende Investitionen von heute wirken sich in vielen Infrastrukturbereichen erst in der nächsten Generation aus, sind dann aber nicht mehr aufzuholen.

### Bedeutung der Infrastruktur publik machen

Der Standortfaktor Infrastruktur entscheidet zunehmend über den wirtschaftlichen Erfolg – sowohl für im Inland ansässige Unternehmen und die Exportwirtschaft als auch im Hinblick auf die Standortattraktivität für Betriebsansiedelungen. Im Zuge des europäischen und globalen Wettbewerbs gilt für Infrastruktur mehr denn je, dass Stillstand beim Ausbau Rückschritt bedeutet, der sich negativ auf die Wachstums- und Wettbewerbschancen auswirkt.

Eine hochentwickelte Infrastruktur, die alle relevanten Bereiche von Straße und Schiene bis hin zur Meta-Infrastruktur Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) umschließt, ist für die Zukunft des Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandortes Oberösterreich unverzichtbar. Vor diesem Hintergrund ist es von großer Bedeutung, die Rolle einer leistungsfähigen Infrastruktur – nicht nur in wirtschaftlich fordernden Zeiten – publik zu machen und gezielt Investitionen zu tätigen. Infrastruktur ist entscheidend für Wohlstand und Lebensqualität. Die Attraktivität des Standortes Oberösterreich hängt ganz wesentlich von der Leistungsfähigkeit seiner Infrastruktur ab.

**Schwellenländer und Osteuropa drohen den Westen bei der Infrastruktur zu überholen**

**Infrastruktur ist entscheidend für Wohlstand und Lebensqualität**

## Status der Infrastruktur in Oberösterreich: Generelle Bewertung

### Zahlreiche OÖ Marktführer in Europa, 1.000 ausländische Unternehmenssitze in OÖ

Oberösterreich ist ein moderner Wirtschafts- und Industriestandort. Rund ein Viertel der Industrieproduktion und der Exporte Österreichs stammen aus Oberösterreich. Damit liegt dieses Bundesland auf Platz 1. Als Gründe für seine wirtschaftliche Stärke gelten die hohe Qualifikation und Motivation der Arbeitskräfte, die wettbewerbsfähige Mischung der Wirtschaftsstruktur nach Branchen und Unternehmensgrößen mit einer Vielzahl von innovativen, flexiblen und damit wettbewerbsstarken Unternehmen sowie Innovationskraft und -stärke der Unternehmen. Die Fokussierung auf Marktnischen hat zahlreiche oberösterreichische Marktführer in Europa hervorgebracht. Attraktiv ist der Standort auch für ausländische Investoren und Betriebsansiedelungen: Rund 1.000 ausländische Unternehmen haben ihren Sitz in Oberösterreich (z.B. BMW, Bombardier, DSM, Fresenius, MAN, Roche, Siemens). Für die internationale Attraktivität des Standortes sind auch kurze Verfahrensdauern und schlanke Verwaltungsabläufe von Bedeutung.

### Führend in Export und Industrie

In den vergangenen Jahren konnte das Bundesland seine Position als führendes Export- und Industriebundesland in Österreich weiter ausbauen. Dies wird durch eine gezielte Standort- und Innovationspolitik in Verbindung mit strategischen Wirtschafts- und Forschungsprogrammen unterstützt. So fördert Oberösterreich etwa die Kooperation in Netzwerken intensiv. In den bestehenden Cluster-Initiativen sind rund 2.000 Partner tätig. Durch die Kooperation werden Synergien genutzt und die Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. Die Cluster umfassen die Bereiche Automobil, Informationstechnologie, Kunststoff, Lebensmittel, Mechatronik, Medizintechnik, Möbel und Holzbau, Ökoenergie und Umwelttechnik. Zusätzlich wurden branchenübergreifende Netzwerk-Initiativen zu den Themen Logistik, Personal und Ressourcen- und Energieeffizienz gestartet. Die Cluster-Strategie trägt auch den Bedürfnissen von kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung.

### OÖ ist einer der 11 attraktivsten Wirtschaftsstandorte Europas

Nach Erhebungen des Instituts Wirtschaftsstandort Oberösterreich, das regelmäßig internationale Standortvergleiche durchführt, zählt Oberösterreich gegenwärtig zu den elf attraktivsten Standorten Europas. In Zukunft wird es aber wichtig, dass sich Oberösterreich auch mit Regionen außerhalb Europas messen kann, denn der Wettbewerb um Investitionen und Aufträge wird immer internationaler. Handlungsbedarf für die Zukunft des Standortes besteht auf Bundes- wie auf Landesebene in folgenden Bereichen:

- Die Erwerbsquote der 55- bis 64-Jährigen liegt weit unter jener Deutschlands bzw. der Schweiz.
- Der Anteil des Gesundheitswesens an der Wertschöpfung ist unterdurchschnittlich – eine Steigerung ist durch die neue Med-Fakultät zu erwarten, die das Land für internationale Pharmakonzerne und Medizintechnikfirmen attraktiv macht.
- Die finanziellen Ressourcen der Regionen in Österreich sind gering.
- Die Verkehrsanbindung insbesondere im Flug- und Bahnverkehr reicht nicht aus.

### Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

Die zentrale Lage Oberösterreichs in Europa mit der unmittelbaren Nachbarschaft zum wirtschaftlich starken süddeutschen Raum und zu Tschechien ist ein wichtiger Standortfaktor. Lage und gut ausgebaute Infrastruktur haben das Bundesland zu einem attraktiven Produktions- und Logistikstandort gemacht.

**Städtedreieck Linz–Steyr–Wels ist verkehrstechnisch hervorragend angebunden**

In- und ausländische Handels- und Transportunternehmen sowie Logistik-Dienstleister sind vor allem im Städtedreieck Linz–Wels–Steyr entlang der europäischen Nord-Süd- beziehungsweise West-Ost-Verbindungen angesiedelt. Leistungsfähige trimodale Transportwege (Donau, Bahn, Straßen) und die Breitband-Infrastruktur sichern die Attraktivität des Standortes für internationale Investoren. Über den Flughafen Linz sind täglich wichtige europäische Städte zu erreichen. Oberösterreich verfügt mit der Westautobahn (A1), der Mühlkreis- (A7), Innkreis- (A8) und Pyhrnautobahn (A9) und den Hauptverkehrsstrecken der Eisenbahn (Weststrecke), drei Donauhäfen, großen Eisenbahnterminals und dem blue danube airport linz über eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur, die laufend weiterentwickelt wurde und wird. Punktuelle Verbesserungen im Verkehrsbereich nimmt das Land gezielt vor. So wurden 2014 rund 174 Millionen Euro für Neubau bzw. Erhaltung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes und der Tunnel investiert. Regionale standortpolitische Analysten sehen Handlungsbedarf im Verkehrsbereich mit Blick auf die Notwendigkeit, die Nord-Süd-Verbindung von Prag über Linz nach Koper auszubauen.

### Oberösterreichische Hauptverkehrsachsen auf einen Blick

<b>Bahn</b>	<b>Eisenbahnverbindung Paris–München–Linz–Wien</b> mit Anschlüssen nach Bratislava, Budapest, Belgrad, Bukarest
	<b>Verbindung Brüssel–Köln–Frankfurt–Passau–Linz–Wien</b> mit Anschlussmöglichkeiten Richtung Osten und Süden
	<b>Eisenbahnverbindung Linz–Graz</b> mit transeuropäischer Aufgabe durch den zu erwartenden Ausbau der Strecke Prag–Budweis–Linz
<b>Autobahnen</b>	<b>A1 (E60), die Westautobahn;</b> Verbindung zur Bundeshauptstadt Wien (Flughafen Schwechat) sowie nach Westeuropa – wichtige Transitstrecke Richtung Osten
	<b>A7 (E55), die Mühlkreisautobahn;</b> Verbindung Richtung Tschechien
	<b>A8 (E56), die Innkreisautobahn;</b> Verbindung mit Westeuropa, bietet vor allem einen raschen Anschluss an den Großflughafen München-Erding
	<b>A9 (E57), die Pyhrnautobahn;</b> Verbindung Richtung Süden, internationale Transitstrecke nach Italien, Slowenien, Kroatien etc.
<b>Schifffahrt</b>	<b>Donau und Rhein-Main-Donau-Kanal:</b> leistungsfähige Schifffahrtsverbindung nach Westeuropa und zu den Nordseehäfen
	<b>Leistungsstarke Donauhäfen</b> in Linz und Enns-Ennsdorf, Umschlaglande in Aschach
<b>Luftfahrt</b>	<b>blue danube airport linz</b> mit Direktverbindungen in europäische Städte, Einbindung in das globale Flugnetz über Großflughäfen wie Wien, Frankfurt, Zürich

### Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich Managerumfrage: Generelle Einschätzungen

Für den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich hat Peter Hajek Public Opinion Strategies 100 oberösterreichische Manager und Eigentümer von Unternehmen mit mehr als 100 Mitarbeitern befragt. Die Sensibilisierung für Infrastrukturthemen ist hoch. Infrastruktur ist ein zentraler Standortfaktor.

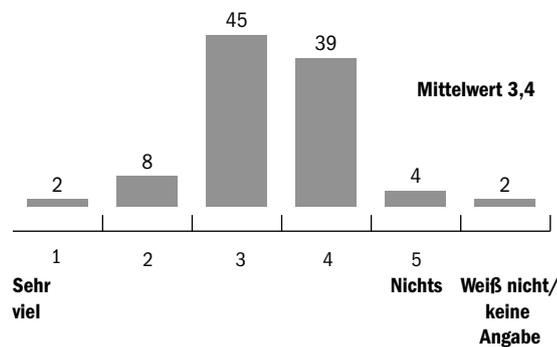
#### Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)

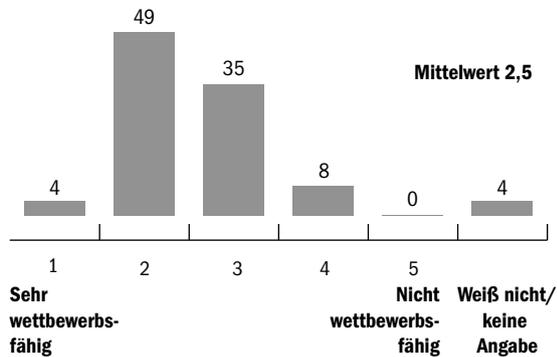


#### Wie viel wird in Österreich für die künftige Wettbewerbsfähigkeit getan?

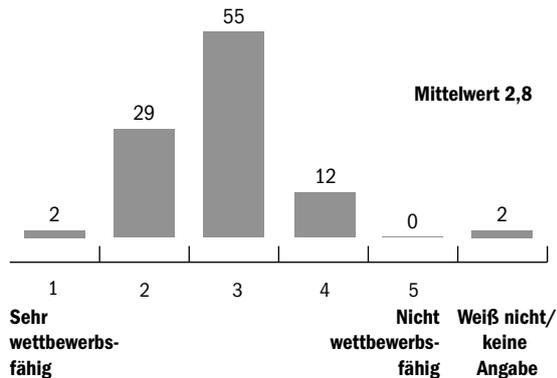
(in Prozent)



**Wettbewerbsfähigkeit Österreichs im internationalen Vergleich**  
(in Prozent)



**Wettbewerbsfähigkeit der EU im globalen Vergleich**  
(in Prozent)



In der Rangliste der Standortfaktoren reihen die oberösterreichischen Manager die Infrastruktur gleich nach gut ausgebildeten Mitarbeitern (75 Prozent) auf Platz 2 (53 Prozent). Infrastruktur wird damit nicht nur höher bewertet als Innovation, Forschung & Entwicklung (51 Prozent), sondern auch als Stabilität (45 Prozent) und niedrige Steuern (43 Prozent). Bei der Frage, ob in Österreich alles getan wird, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, sind die Führungskräfte aus Oberösterreich kritisch: 45 Prozent geben die Note 3, 39 Prozent die Note 4. Trotzdem wird Österreichs Wettbewerbsfähigkeit derzeit als gut erlebt (Note 2: 49 Prozent), also besser als die der EU (Note 3: 55 Prozent). Damit sind die oberösterreichischen Manager deutlich positiver gestimmt als die Wiener (laut Erhebung für den Future Business Austria Infrastrukturreport Wien): Hier beurteilten nur 32 Prozent den Standort Österreich mit Note 2, während 56 Prozent Note 3 vergaben.

### Wichtigkeit von Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Österreich (in Prozent)



### Wichtigkeit von Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Europa (in Prozent)



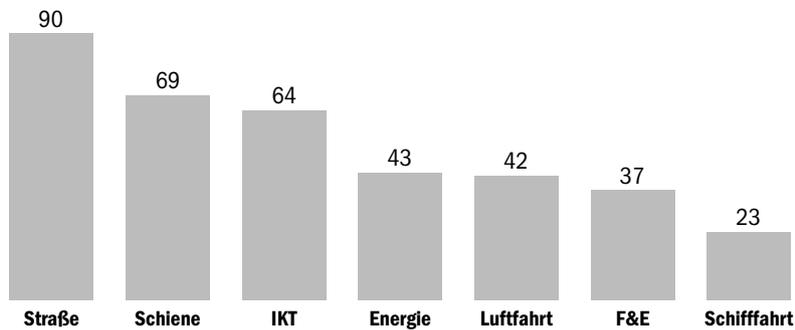
### Wichtigkeit von Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich (in Prozent)



Für 47 Prozent der befragten oberösterreichischen Manager (Bund: 54 Prozent) stellt die Infrastruktur die wichtigste Größe für einen Wirtschaftsstandort dar. In Bezug auf den Wirtschaftsstandort Europa sind 49 Prozent dieser Meinung, für 50 Prozent ist Infrastruktur als "einer von mehreren" Standortfaktoren von zentraler Bedeutung. Mit Blick auf den Standort Oberösterreich bezeichnen 33 Prozent die Infrastruktur als "wichtigsten" Standortfaktor, 67 Prozent sehen sie als "einen von mehreren wichtigen Bereichen" an. Diese Werte deuten darauf hin, dass der Handlungsbedarf zur Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für Oberösterreich als geringer angesehen wird als für Österreich insgesamt.

### Wichtigkeit der Infrastruktur(teil)bereiche für den Wirtschaftsstandort Österreich

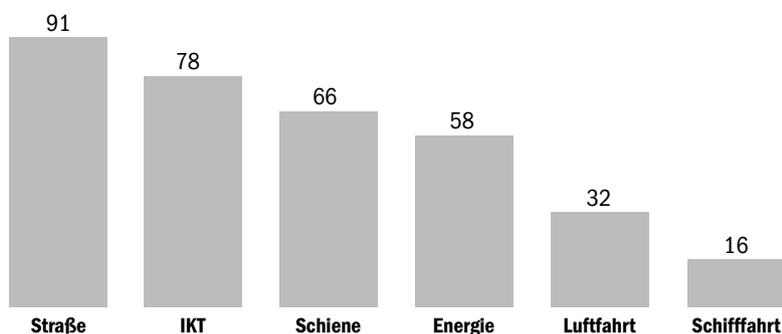
(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, spontane Angabe)



In der Rangliste der spontan genannten wichtigsten Infrastruktur(teil)bereiche führt nach den Ergebnissen der Managerstudie die Straße (90 Prozent) weit vor der Schiene (69 Prozent) und vor den IKT (64 Prozent). Auf Platz 4 liegt die Energie mit 43 Prozent. Im Teilbereich Luftfahrt (42 Prozent) hat sich die Sorge um den Hub Wien trotz des Austrian-Verkaufs an die Lufthansa weiter verringert. Forschung & Entwicklung (F&E) rangiert dahinter (37 Prozent). Die Schifffahrt (23 Prozent) ist für Oberösterreich wichtiger als in der bundesweiten Erhebung (18 Prozent).

### Wichtigkeit der Infrastruktur(teil)bereiche für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich

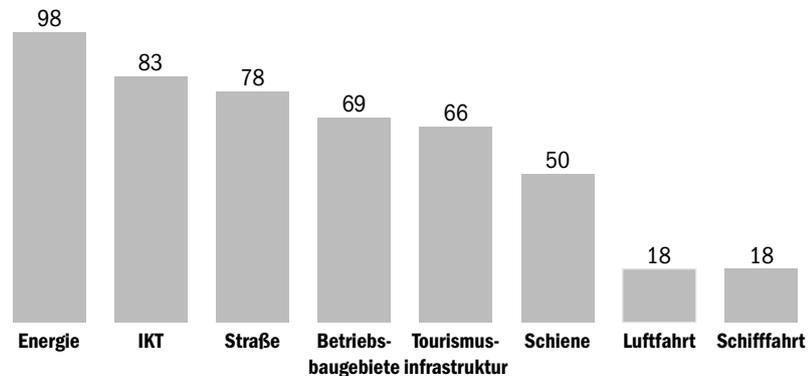
(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, spontane Angabe)



Mit Blick auf ihren Standort reihen die oberösterreichischen Manager ebenfalls den Teilbereich Straße auf Platz 1 (91 Prozent), dahinter tauschen IKT (78 Prozent) und Schiene (66 Prozent) jedoch die Plätze. Es folgen Energie (58 Prozent) und Luftfahrt (32 Prozent) sowie Schifffahrt (16 Prozent). IKT und Energie sind den oberösterreichischen Managern in ihrem Bundesland wichtiger als bei der Beurteilung der gesamtösterreichischen Infrastruktur.

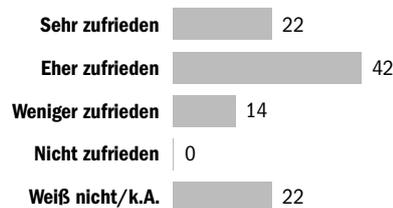
### Zufriedenheit mit Ausbauzustand und Qualität der Infrastruktur(teil)bereiche in Oberösterreich

(in Prozent, "sehr/eher zufrieden", Bereiche rotierend vorgelesen)



### Zufriedenheit mit dem Angebot an Betriebsbaugeländen in Oberösterreich

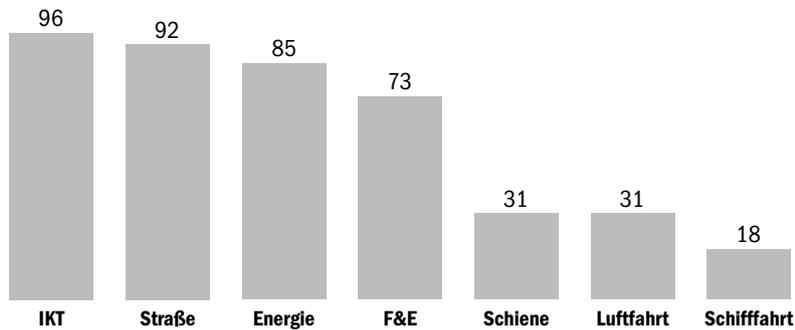
(in Prozent)



Dies korrespondiert auch mit der abgefragten Zufriedenheit mit Ausbau und Qualität der Infrastruktur in Oberösterreich. Energie (98 Prozent), IKT (83 Prozent) und Straße (78 Prozent) erreichen absolute Topwerte, dicht gefolgt von Betriebsbaugeländen (69 Prozent) und Tourismusinfrastruktur (66 Prozent). Weniger zufrieden ist man in Oberösterreich mit dem Zustand der Schiene (50 Prozent) sowie der Luftfahrt und der Schifffahrt (je 18 Prozent). Dabei handelt es sich um infrastrukturpolitische Handlungsfelder, die von nationalstaatlichen bzw. europäischen Entwicklungen abhängen. Die Zufriedenheit mit dem Angebot von Betriebsbaugeländen wurde gesondert nachgefragt: Zwei Drittel sind "sehr" bzw. "eher zufrieden", nur 14 Prozent geben zu Protokoll, "weniger zufrieden" zu sein.

### Wichtigkeit der Infrastruktur(teil)bereiche für den Unternehmenserfolg

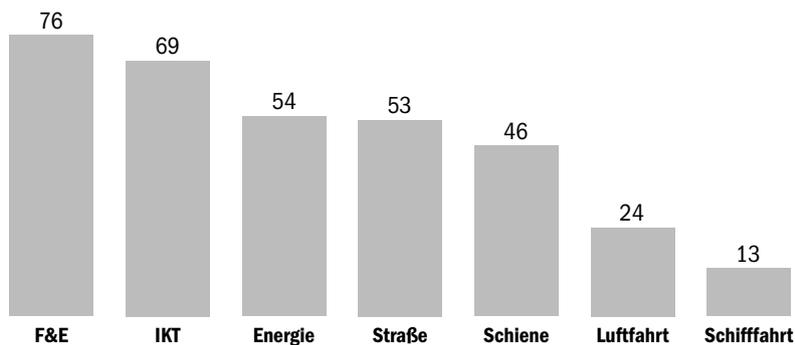
(in Prozent, "sehr/eher wichtig", Mehrfachnennungen möglich, (Teil-)Bereiche rotierend vorgelesen)



In der gestützten Abfrage der Wichtigkeit von Infrastruktur(teil)bereichen für den Unternehmenserfolg belegen die IKT Platz 1 (96 Prozent), gefolgt von der Straße (92 Prozent). Energie findet sich mit 85 Prozent auf dem dritten Rang, F&E erreicht 73 Prozent, gefolgt von Luftfahrt und Schiene (je 31 Prozent). Letztere hatte in der bundesweiten Umfrage mit 43 Prozent deutlich mehr Gewicht.

### Infrastruktur(teil)bereiche mit Verbesserungspotenzial

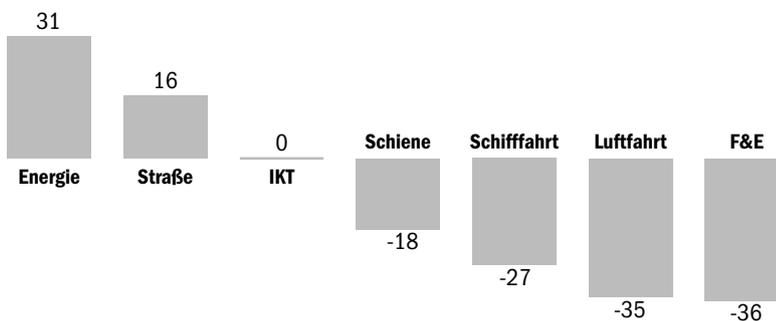
(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, (Teil-)Bereiche rotierend vorgelesen)



Verbesserungspotenzial bei vorhandener Infrastrukturausrüstung in Österreich sehen die oberösterreichischen Manager in nahezu allen (Teil-)Bereichen. Vor allem gilt dies für F&E (76 Prozent), IKT (69 Prozent), Energie (54 Prozent) und Straße (53 Prozent) sowie Schiene (46 Prozent). Vergleichsweise weniger Verbesserungspotenzial konstatieren die Befragten bei Luftfahrt (24 Prozent) und Schifffahrt (13 Prozent). Dieses Ergebnis lässt den Rückschluss zu, dass auch zukünftig verstärkt in die erstgenannten Bereiche investiert werden soll.

### Infrastruktur im europäischen Vergleich

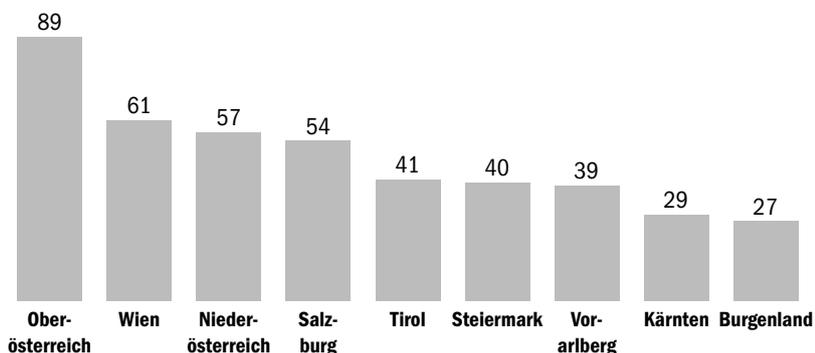
(in Prozent, Saldo aus "besser" vs. "schlechter", (Teil-)Bereiche rotierend vorgelesen)



Im Vergleich mit dem europäischen Durchschnitt werden Schiene, Schifffahrt, Luftfahrt sowie F&E in Österreich kritisch gesehen. Sie alle liegen im negativen Bereich (Saldo aus "besser" vs. "schlechter"): die Schiene mit minus 18, die Schifffahrt mit minus 27, die Luftfahrt mit minus 35 und F&E mit minus 36. Positiv werden im europäischen Kontext Energie (plus 31) und Straße (plus 16) bewertet. Auffälligerweise halten die oberösterreichischen Manager den Bereich IKT im europäischen Vergleich für nur gleich gut (0), während die bundesweite Erhebung einen Saldo-Wert von plus 7 ergibt.

### Ausbau der Infrastruktur in den Bundesländern

(in Prozent, "sehr/eher gut", Mehrfachnennungen möglich, Bundesländer rotierend vorgelesen)

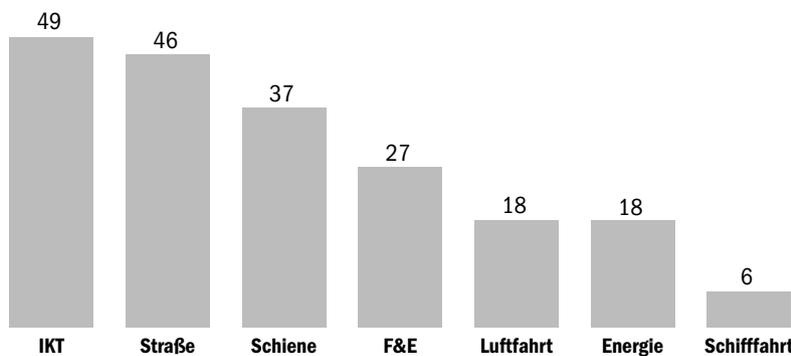


Während die oberösterreichischen Manager zur bundesweiten Infrastruktursituation teils erheblichen Handlungsbedarf artikulieren, fällt die Bewertung des Infrastrukturausbaus auch im Bundesländervergleich in Oberösterreich äußerst positiv aus. Enorme 89 Prozent bezeichnen den Infrastrukturausbau in ihrem Bundesland als "sehr gut" bzw. "gut". Erst mit deutlichem Abstand folgen Wien (61 Prozent) sowie die benachbarten Bundesländer Niederösterreich (57 Prozent) und Salzburg (54 Prozent). Tirol (41 Prozent), die Steiermark (40 Prozent) und Vorarlberg (39 Prozent) bilden die nächste

Gruppe, während Kärnten (29 Prozent) und das Burgenland (27 Prozent) weit abgeschlagen auf den letzten Plätzen liegen. Die Infrastrukturqualitäten Oberösterreichs treten auch in der bundesweiten FBA-Erhebung zu Tage: Hier folgte das Land auf Platz 2 (57 Prozent) dem Spitzenreiter Wien (66 Prozent), dessen Position aufgrund seiner spezifischen Infrastruktursituation wenig überrascht. Damit führt Oberösterreich die Liste der Flächenbundesländer an.

**In welchen Infrastruktur(teil)bereichen besteht der meiste Handlungsbedarf?**

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)



Auf die Frage, in welchen Infrastrukturbereichen in Österreich am ehesten Handlungsbedarf besteht, zeichnen die oberösterreichischen Manager ein klares Bild: IKT liegt an der Spitze (49 Prozent), gefolgt von Straße (46 Prozent) und Schiene (37 Prozent). Weniger Handlungsbedarf wird bei F&E (27 Prozent) sowie Energie und Luftfahrt gesehen (je 18 Prozent).

**Potenzial der Produktivitätssteigerung bei optimal ausgebauter Infrastruktur**

(in Prozent)



Ein großes Anliegen ist den oberösterreichischen Managern das Ausschöpfen der Produktivitätspotenziale durch eine exzellente Infrastruktur. Je besser die Infrastruktur, desto produktiver können Unternehmen sein. Im umgekehrten Fall entstehen Produktivitätsverluste, die sich in weniger Wachstum und geringerer Beschäftigung niederschlagen. Den Mittelwert der Produktivitätssteigerung, die erzielt werden könnte, wenn die heimische Infrastruktur dem internationalen Benchmark entspräche, schätzen die Befragten auf 7,4 Prozent – das ist ein halber Prozentpunkt mehr als in der bundesweiten Erhebung (7,0 Prozent). Die möglichen Produktivitätsgewinne durch bessere Infrastruktur sind natürlich im Branchenkontext zu sehen und können durchaus höher ausfallen.

### Existenz einer Infrastruktur-Gesamtstrategie

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



### Bewertung der Infrastrukturpolitik

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Die Bewertung der staatlichen Infrastrukturpolitik durch die befragten oberösterreichischen Manager fällt jedoch vernichtend aus: 69 Prozent kritisieren, dass es keine österreichische Infrastrukturstrategie gibt. In der bundesweiten Erhebung sind dies 62 Prozent. 79 Prozent halten Österreichs Infrastrukturpolitik für Stückwerk (Bund: 73 Prozent).

### Ausreichende Berücksichtigung einer europäischen Vernetzung

(in Prozent; Rest auf 100%: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



### Existenz einer EU-weiten zukunftsweisenden Gesamtstrategie für Infrastruktur

(in Prozent)



### Bewertung der Infrastrukturpolitik auf EU-Ebene

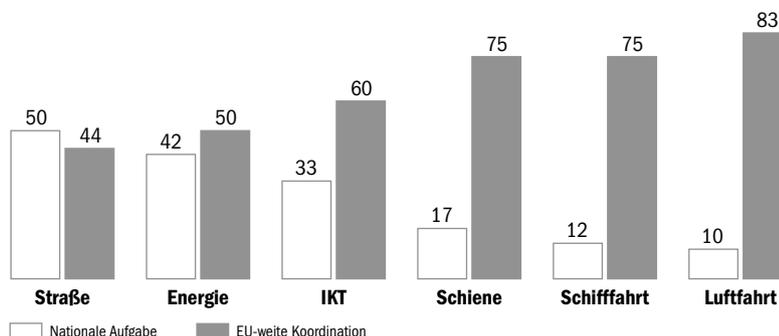
(in Prozent)



Nur 29 Prozent stellen eine ausreichende Berücksichtigung der europäischen Vernetzung fest. Und nur 31 Prozent sehen eine gesamteuropäische Infrastruktur, weshalb im Ergebnis 65 Prozent die EU-Infrastruktur als "Stückwerk" bezeichnen.

### Bereiche, in denen die EU die Koordination übernehmen soll

(in Prozent, (Teil-)Bereiche rotierend vorgelesen, Rest auf 100 Prozent: Weiß nicht/keine Angabe)



Eine europäische Koordination von Infrastruktur fordern die oberösterreichischen Manager vor allem in den Teilbereichen Luftfahrt (83 Prozent), Schifffahrt und Schiene (je 75 Prozent).

### Future Business Austria Empfehlungen: Infrastruktur Allgemein

Im Rahmen der Erhebungen für den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich wurden Entscheidungsträger in Wirtschaft, Politik und Verwaltung gebeten, ihre Beobachtungen sowie ihre Empfehlungen zur Gestaltung der Infrastruktur zu formulieren. Aus diesen und den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich wurden die nachfolgenden Empfehlungen für Oberösterreich zusammengestellt:

- Wachstumsstrategie für Oberösterreich mit Fokus auf Infrastrukturfragen entwickeln
- Verkehrsinfrastruktur und Wirtschaftsstandorte auch zur Stärkung des ländlichen Raums gemeinsam entwickeln
- Oberösterreichisches Mobilitätsleitbild als Grundlage für verkehrspolitische Strategien und Maßnahmen erarbeiten
- Multimodale Verkehrsinformations- und -lenkungssysteme zur Unterstützung der Verkehrsteilnehmer forcieren
- Langfristige Planungssicherheit für Investitionen auch hinsichtlich der regulatorischen Rahmenbedingungen gewährleisten
- Auch im Infrastrukturkontext weiter entbürokratisieren (Melde-, Administrations- und sonstige Pflichten reduzieren)
- Es besteht Handlungsbedarf im Verkehrsbereich mit Blick auf die Notwendigkeit, die Nord-Süd-Verbindung von Prag über Linz nach Koper auszubauen





## Infrastrukturbereich Energie

Für den Standorterfolg Oberösterreichs sind Ausbau und Modernisierung der Energie-Infrastruktur und damit eine effiziente und nachhaltige Energiegewinnung, -übertragung und -verwertung erfolgsentscheidend. Mit der Energiestrategie "Energiezukunft 2030" verfolgt das Land das Ziel, bis zum Jahr 2030 elektrischen Strom ebenso wie Raumwärme zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen zu gewinnen. Mit dieser größten Energieumstellung in der Geschichte Oberösterreichs sollen der Energieverbrauch um ein Drittel gesenkt, die Energiekosten deutlich reduziert, die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu zwei Drittel verringert und in Summe bis 2030 38 Milliarden Euro eingespart werden. Pro Jahr sollen im Zuge dessen laut Studie des Energieinstituts der Universität Linz außerdem 10.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Traditionelle Wasserkraft, effiziente Gaskraftwerke, Biomasse- und Biogasanlagen sowie Wind, Photovoltaik und Geothermie bilden den Energieträgermix im Land. Laut Energiebericht (2013) lag der Anteil der Ökowärme (Wärme aus Biomasse, Solaranlagen, Geothermie, Umgebungswärme sowie Fernwärme) bei 48,1 Prozent. Fernwärme wird dabei allerdings zu 57 Prozent kalorisch produziert. Der Anteil der Ökowärme bei den bestehenden Wohnungsverheizungen liegt bereits bei 57 Prozent. Im Jahr 2013 wurden in Oberösterreich etwa 43.000 Quadratmeter neue thermische Sonnenkollektoren errichtet. In Summe sind damit 1.309.000 Quadratmeter Kollektorfläche installiert, das entspricht einer thermischen Leistung von etwa 920 Megawatt. Die Förderung für thermische Solaranlagen zeigt beeindruckende Ergebnisse: Mit etwa 920 Quadratmetern Kollektorfläche pro 1.000 Einwohner zählt Oberösterreich zu den weltweit führenden Solarregionen und steht mit etwa einem Viertel der 2013 in Österreich installierten Solaranlagen zur Warmwasserbereitung an der Spitze der Bundesländer. 2013 wurden 5.000 neue netzgekoppelte Photovoltaikanlagen mit einer Leistung von ca. 49 Megawatt Peak in Betrieb genommen, damit befinden sich etwa 14.100 Anlagen mit einer Leistung von ca. 123 Megawatt Peak am oberösterreichischen Stromnetz.

Der in Oberösterreich 2012 erzeugte erneuerbare Strom entspricht ca. 84 Prozent des elektrischen Endenergieverbrauchs, wobei alleine 70 Prozent in den Großwasserkraftwerken erzeugt werden. Mit 12.317 Gigawattstunden Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen gab es den absoluten Höchstwert in der Geschichte Oberösterreichs und damit ein Plus von 17,5 Prozent gegenüber 2005.

Im Jahr 2012 wurden ca. 1.000 Gigawattstunden elektrische Energie aus Biomasse (inkl. erneuerbare Abfälle wie Altpapier und -karton, Stroh, Streu, Kaffeesatz, Tabakstaub) erzeugt. Über 70 Biogasanlagen, 9 Klärgas- bzw. Deponiegas-Anlagen und 13 Ökostromanlagen auf Basis fester Biomasse sind als Ökostromanlagen anerkannt, zudem befinden sich einige Kleinst-Blockheizkraftwerke in Betrieb. Das Reststoff-Heizkraftwerk in Linz hat den Betrieb aufgenommen und 2013 64 Gigawattstunden Strom (teilweise erneuerbar) und 257 Gigawattstunden

**"Energiezukunft 2030" reduziert Energieverbrauch, -kosten und Emissionen**

**OÖ Strom aus erneuerbaren Quellen entspricht 84% des Endenergieverbrauchs**

Wärme erzeugt. Mehr als 3 Millionen Kubikmeter Biogas wurden in Oberösterreich produziert und teilweise in das Erdgasnetz eingespeist.

**OÖ: derzeit 25 Großwindkraftanlagen  
in Betrieb**

2011 wurde ein Windkraft-Masterplan für Oberösterreich erstellt. Ziel war eine Darstellung von für Windkraftnutzung potenziell geeigneten konzentrierten Standorten in Form einer Vorrangzonenausweisung. Diese Vorrangzonen sollten eine für Windkraft wirtschaftlich nutzbare Energiedichte aufweisen, gleichzeitig ökologischen Rahmenbedingungen entsprechen und das Landschaftsbild mit überregionaler Bedeutung berücksichtigen. Derzeit sind in Oberösterreich 25 Großwindkraftanlagen in Betrieb (in der Reihenfolge ihrer Inbetriebnahme):

- Eberschwang (2 x 500 kW)
- Laussa (3 x 600 kW)
- Schenkenfelden (2 x 600 kW)
- Spörbichl bei Windhaag (2 x 660 kW)
- Altschwendt bei Zell a.d. Pram (3 x 660 kW)
- Altschwendt bei Zell a.d. Pram (2 x 660 kW)
- Steiglberg/Lohnsburg (2 MW)
- Vorderweißenbach (2 MW)
- Schernham (1,8 MW)
- Vorderweißenbach (6 x 2 MW)
- Munderfing (5 x 3 MW)

Energie aus Wasserkraft ist mit durchschnittlich etwa 10.000 Gigawattstunden die mengenmäßig bedeutendste heimische Energieform in Oberösterreich. Derzeit gibt es in Oberösterreich neben 28 Großkraftwerken über 650 als Ökostromanlage anerkannte Kleinwasserkraftwerke (Leistungsbereich bis 10 Megawatt) mit einer Engpassleistung von mehr als 130 Megawatt und über 700 Gigawattstunden (RAV), inkl. Kleinanlagen insgesamt etwa 860 wasserrechtlich erfasste Wasserkraftanlagen. 5 Prozent vom Gesamtstromverbrauch stammen aus Kleinwasserkraft. In den vergangenen Jahren wurden ca. 260 anerkannte Kleinwasserkraftwerke im Rahmen der "Oö. Ökostrom Programm-Förderung" modernisiert. Damit konnte die Erzeugung durch diese Anlagen um durchschnittlich mehr als 40 Prozent gesteigert werden – auf jährlich ca. 80 Gigawattstunden.

**OÖ: Modellregion in Europa  
bzgl. erneuerbarer Energie**

Was die Energiewende hin zu erneuerbarer Energie betrifft, hat sich Oberösterreich zur Modellregion in Europa entwickelt. Allein 2014 gab es einen Zuwachs von 5 Großwindkraftanlagen, 2.500 netzgekoppelten Photovoltaik-Anlagen, 30.000 Quadratmeter thermischen Sonnenkollektoren und rund 2.500 modernen Biomasseheizungen. Damit spart sich Oberösterreich jährlich 1 Milliarde Euro an Energieimporten und 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zur Aufrechterhaltung einer lückenlosen Energieversorgung braucht man neben den erneuerbaren Energien allerdings weiterhin klassische Kraftwerke wie Gas- und Dampfkraft- oder Pumpspeicherkraftwerke.

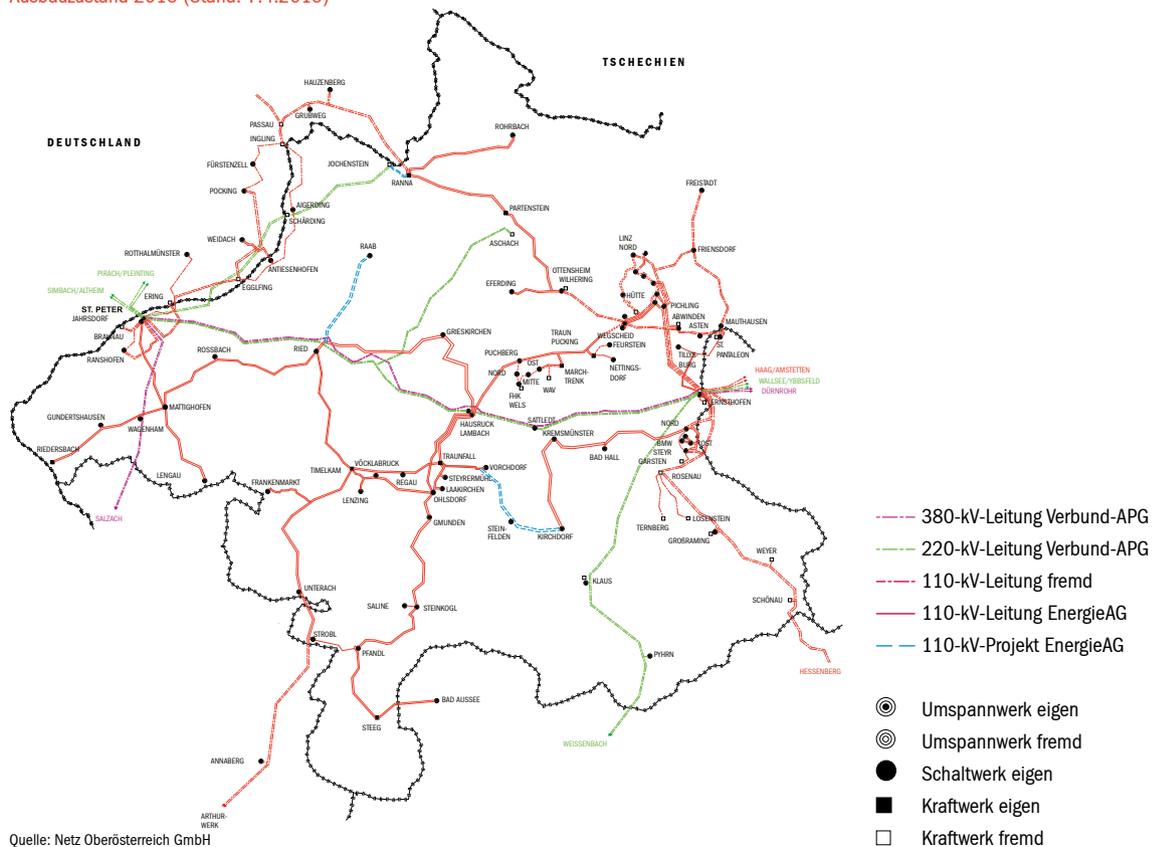
Die Verwerfungen auf den internationalen Energiemärkten stellen alle Unternehmen der Branche vor große Herausforderungen. Die Energie AG Oberösterreich hat auf diese veränderten Rahmenbedingungen mit der "PowerStrategie 2020" reagiert, einem umfassenden Prozess zur strategischen und organisatorischen Neuausrichtung des Unternehmens. Am 1. März 2015 hat die Umsetzung dieser PowerStrategie 2020 einen wichtigen Meilenstein erreicht: Die OÖ. Ferngas AG wurde mit ihren Gesellschaften voll in die Energie AG integriert. Die Energie AG wurde damit zum integrierten Vollversorgungsunternehmen und liefert Kunden jetzt alle Energieprodukte aus einer Hand.

**Energie AG ist integriertes  
Vollversorgungsunternehmen**

Oberösterreichs Strom- und Gasnetz bietet höchste Versorgungssicherheit und Zuverlässigkeit. Das Stromnetz ist sehr gut ausgebaut, die Netz-Investitionen übersteigen die der anderen Bundesländer. Für den Standort Oberösterreich sind die Vervollständigung des 380kV-Leitungsringes, die grenzüberschreitende Stromnetzanbindung sowie ausreichende Leitungskapazitäten für den Gastransport unverzichtbar. Im Interesse Oberösterreichs liegt die internationale Zusammenarbeit im Energiebereich. So beinhaltet

### 380/220/110-kV-Netz Oberösterreich

Ausbauzustand 2015 (Stand: 7.4.2015)



**Kooperation mit den Nachbarn  
Deutschland und Tschechien**

die Energiestrategie explizit die Kooperation mit Nachbarregionen wie Südböhmen (Tschechien). Die verstärkte Anbindung an das deutsche Stromnetz in St. Peter ist ebenso von Bedeutung wie die – in Oberösterreich bereits fertiggestellte – Verstärkung der Anbindung in St. Peter-Tauern.

Auf nationaler Ebene finden sich für Oberösterreich drei Ausbauprojekte im Netzentwicklungsplan: eine 220kV-Leitung von St. Peter nach Ernsthofen, das Umspannwerk Leonding sowie der Ausbau des Zentralraums in Oberösterreich.

Auf Landesebene sind die 110kV-Projekte Almtal-Kremstal und Ried-Raab zur Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit und Gewährleistung der Spannungsqualität als Basis für regionales Wachstum wesentlich.

Das oberösterreichische Gasnetz ist ebenfalls sehr gut ausgebaut und gewährleistet Versorgungssicherheit. Angesichts der geopolitischen Unsicherheiten in Bezug auf die Gasversorgung sind die Diversifizierung der Energieversorgung und ausreichende Porenspeicher-Kapazitäten wesentlich.

**Oberösterreichisches Erdgas-Leitungsnetz**  
Ausbauzustand 2015 (Stand: 03/2015)

Erdgasleitungsanlagen der Netz Oberösterreich GmbH

- in Betrieb
- - - geplant bzw. in Bau

Ortsgasversorgung der Netz Oberösterreich

- in Betrieb
- geplant bzw. in Bau
- ▲ Servicecenter/Betrieb der Netz Oberösterreich GmbH

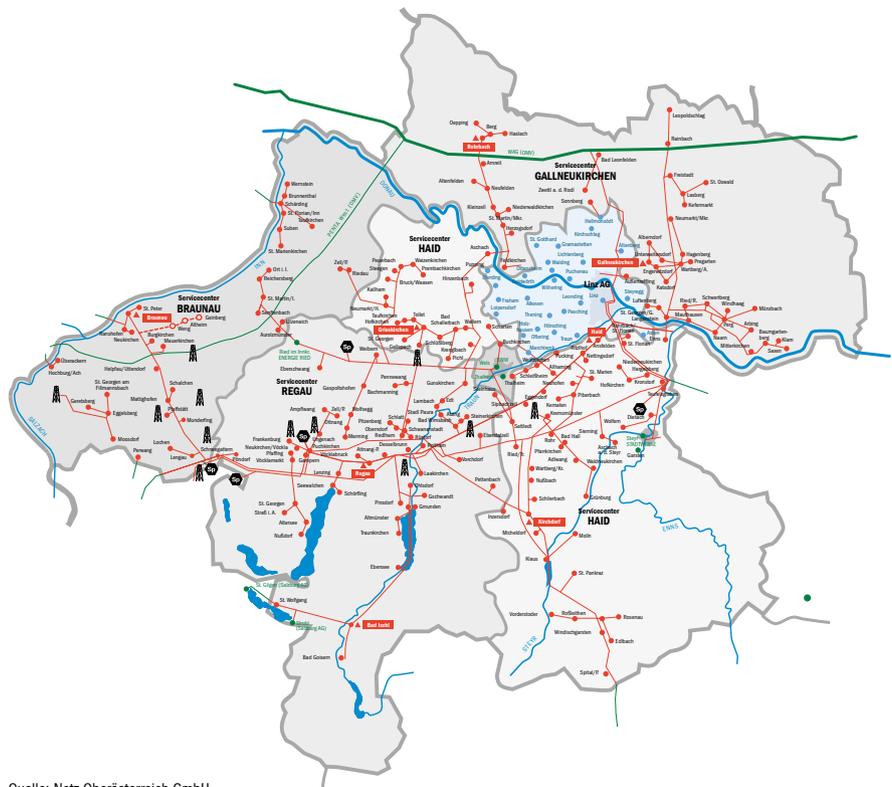
Erdgasleitungsanlagen der LINZ GAS Netz GmbH

- bestehende Ortsgasversorgung

Erdgasleitungsanlagen anderer Netzbetreiber

- bestehende Ortsgasversorgung

- ▲ Erdgasfelder
- ⊕ Untertage – Erdgasspeicher



Quelle: Netz Oberösterreich GmbH

Standortpolitisch von strategischer Bedeutung ist die Absicherung von Investitionen in das Gasnetz. Österreich verfügt über die Erdgasspeicher Aigelsbrunn, Haag, Haidach, Haidach 5, Puchkirchen, Schönkirchen, Seven Fields, Tallesbrunn und Thann mit einem Arbeitsgasvolumen von insgesamt rund 8,1 Milliarden Kubikmetern. Oberösterreich und Salzburg sind die wichtigsten Bundesländer im Bereich der Erdgaslagerung. Das Lager-volumen, des europaweit einzigartigen Gasspeicherverbunds "7Fields" in Salzburg und Oberösterreich, deckt bis zu drei Viertel des österreichischen Jahresverbrauchs an Erdgas ab. Durch den Ausbau der Erdgasspeicher in den kommenden Jahren werden die österreichischen Speicherkapazitäten weiter steigen, was erheblich zur künftigen Sicherung der Energiever-sorgung in Oberösterreich und generell in Österreich und Europa beiträgt.

Zu den am stärksten wachsenden Branchen im Energiesektor gehört die Fernwärmeversorgung. In Oberösterreich war 2013 laut Energiebericht eine Fernwärmetrassenlänge von über 415 Kilometern in Betrieb. Allein die Linz AG hat insgesamt einen Anschlusswert von über 766 Megawatt und eine gesamte Wärmeabgabe von über 1.100 Gigawattstunden über Fern- bzw. Nahwärmenetze (2013). In der Nähe von Steyr haben die Ener-gie AG OÖ Wärme GmbH und die EVN AG ein Biomasseheizkraftwerk mit ca. 20 Megawatt thermischer Leistung und 5 Megawatt elektrischer Leistung in Betrieb genommen, das rund 5.000 Wärmekunden versorgen kann. Mehr als 1.600 neue Fernwärmeanschlüsse hat das Land gefördert. Fernwärme ist in folgenden oberösterreichischen Bezirken verfügbar: Braunau am Inn, Eferding, Freistadt, Gmunden, Grieskirchen, Kirchdorf an der Krems, Linz (Stadt), Linz-Land, Perg, Ried im Innkreis, Schärding, Steyr (Stadt), Steyr-Land, Urfahr-Umgebung, Vöcklabruck und Wels (Stadt).

In Oberösterreich sind zahlreiche führende Produzenten erneuerbarer Heiztechnologien beheimatet, insbesondere in den Bereichen Biomasse-kessel, Solarkollektoren und Wärmepumpen. Im Ökoenergie-Cluster arbeiten rund 150 Firmen aus den Bereichen Energieeffizienz und er-neuerbare Energieträger zusammen. Bei F&E setzt Oberösterreich auf Ökoenergie- und Umwelttechnikthemen. Diese umfassen sowohl die Grundlagen- als auch die anwendungsorientierte Forschung in Feldern wie Solarenergie bzw. Wasserstoff, Gebäudeoptimierung bzw. solare Mobilität, Biogas, Bioethanol, Biomasse und Abwasserreinigung. Im Rahmen des Energie-Technologie-Programms des Landes Oberösterreich wird die Ent-wicklung innovativer Verfahren, Methoden und Produkte zur Steigerung der Energieeffizienz und der Nutzung erneuerbarer Energie gefördert. Aus den Projekten, die zum Energie-Technologie-Programm eingereicht werden, sollen Erkenntnisse gewonnen werden, die in zweierlei Hinsicht dienen: zur Entwicklung neuer Produkte, Verfahren und Dienstleistungen sowie zur erheblichen Verbesserung bestehender Produkte, Verfahren und Dienstleistungen. Das Energie-Technologie-Programm läuft bis 2020.

**Fernwärme: eine der am stärksten wachsenden Energiebranchen**

**Bei F&E setzt OÖ auf Ökoenergie- und Umwelttechniken**

### Future Business Austria Managerstudie: Fokus Energie

Die repräsentative Managerstudie des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich zeigt die hohe Sensibilität der oberösterreichischen Manager für den Bereich Energie. Maximale Versorgungssicherheit zu fairen Preisen ist in dem Industrieland ein zentrales Thema. Die Ukraine-Russland-Krise stellt die europäische Energieversorgung neben den genannten Verwerfungen auf dem Strommarkt vor zusätzliche Herausforderungen.

### Wichtigste Forderungen an die Politik im Bereich Energie – Österreich

(in Prozent, rotierend vorgelesen; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



### Wichtigste Forderungen an die Politik im Bereich Energie – Oberösterreich

(in Prozent, rotierend vorgelesen)



Laut Erhebung mahnen 22 Prozent der Befragten die Förderung energieeffizienter Technologien an. Einen strategischen Masterplan im Energiebereich verlangen 18 Prozent. Die Förderung alternativer Energiequellen wird von 16 Prozent unterstützt (Österreich: 40 Prozent). Wichtig für die Manager ist auch die Beschleunigung von Umweltverträglichkeitsprüfungen (16 Prozent) sowie der Lückenschluss bei der 380kV-Leitung (14 Prozent). Das Ziel der Energieautarkie Österreichs unterstützen 10 Prozent der Befragten. Mit Blick auf Oberösterreich artikulieren die Befragten drei prioritäre Wünsche: mehr Investitionen in Versorgungssicherheit (36 Prozent), das Forcieren von Konzepten zur Energieeffizienz (21 Prozent) sowie das Forcieren erneuerbarer Energien (17 Prozent).

### Investitionen in die Energie-Infrastruktur

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



### Förderung alternativer Energiegewinnung

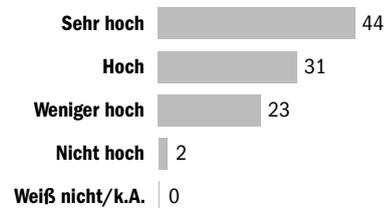
(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Weiß nicht/keine Angabe)



Österreich muss deutlich mehr in seine Energie-Infrastruktur investieren: 58 Prozent geben zu Protokoll, dass die bisherigen Investitionen nicht ausreichen. Mit 35 Prozent ist die Mehrheit der Manager der Meinung dass die alternative Energiegewinnung zu stark gefördert wird. Für 29 Prozent ist sie gerade richtig und für 32 Prozent zu schwach.

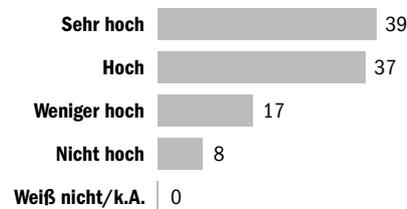
### Welche Priorität hat die Reduktion der Energieabhängigkeit Österreichs vom Ausland für den Standort?

(in Prozent)



### Welche Priorität hat die Reduktion der Energieabhängigkeit Österreichs von fossilen Energieträgern für den Standort?

(in Prozent)



### Wird der Energieträger Erdgas für Unternehmen wichtiger werden?

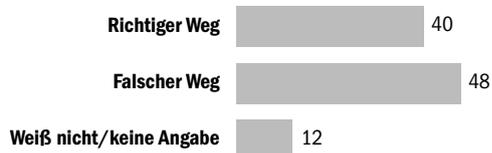
(in Prozent)



Die Reduktion der Energieabhängigkeit Österreichs vom Ausland ist ein wichtiges Anliegen der oberösterreichischen Manager: Insgesamt 75 Prozent unterstützen dieses Ziel ("sehr hoch" und "hoch"). Einen ganz ähnlichen Wert erreicht die Forderung nach der Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern (76 Prozent). Mit Blick auf Oberösterreich erwarten 32 Prozent der Befragten, dass Erdgas als Energieträger für die Unternehmen wichtiger wird. Diesbezüglich wird jedoch auf den aktuell hohen Stellenwert des Erdgases verwiesen.

### Energiewende in Europa

(in Prozent)



### Existenz einer Gesamtstrategie der EU für die Energiewende

(in Prozent)



### Energiewende in Österreich

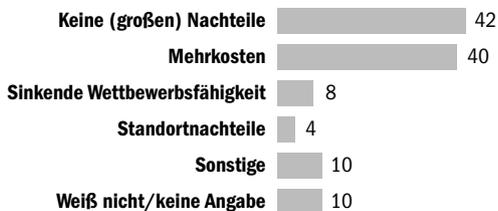
(in Prozent)



Gleichzeitig geben 48 Prozent der oberösterreichischen Manager an, dass Europa mit seiner Energiewende auf dem falschen Weg sei. Dahinter stehen vermutlich die hohen finanziellen Belastungen durch die ineffiziente Förderung von Ökostromanlagen und die Alleingänge einzelner Bundesländer. Für 81 Prozent ist jedenfalls klar, dass Europa bei der Energiewende keine Strategie hat. Ganz im Gegensatz dazu wird die Position Österreichs gelobt: 69 Prozent sagen, Österreich sei mit seiner Energiewende auf dem richtigen Weg.

### Nachteile der Energiewende für den Standort

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)



### Vorteile der Energiewende für den Standort

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)



Bemerkenswerterweise bestehen die positiven Haltungen zur Energiewende und zur österreichischen Klima- und Umweltpolitik auch den Reality Check: Auf die Frage nach den Nachteilen der Energiewende für den Standort Österreich antworten nur 40 Prozent mit Mehrkosten, 42 Prozent erkennen gar keine Nachteile. Die Liste der von den oberösterreichischen Managern angegebenen Vorteile der Energiewende ist hingegen lang: 35 Prozent erwarten mehr Flexibilität auf dem Energiemarkt, 23 Prozent neue Technologien, 19 Prozent eine Bewusstseinsbildung bei Unternehmen und Kunden, 17 Prozent sehen Wettbewerbs- und 14 Prozent Standortvorteile.

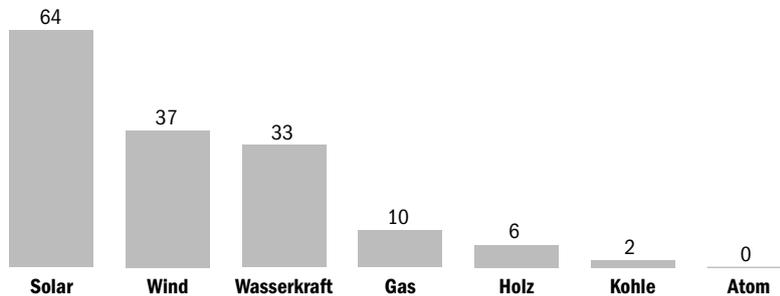
### Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)



### Was ist die Energiegewinnung der Zukunft?

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich, exkl. Anderes, weiß nicht/k.A.)



Bei den Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz setzen Oberösterreichs Manager auf den Einsatz effizienterer Geräte (39 Prozent), auf effizientere Heizungen (29 Prozent), thermische Sanierung (27 Prozent) und Wärmedämmung (25 Prozent). Die Energiegewinnung der Zukunft ist für Oberösterreich mit großem Abstand die Sonnenenergie (64 Prozent), gefolgt von Wind- (37 Prozent) und Wasserkraft (33 Prozent).

### Befürchteter wirtschaftlicher Schaden durch Stromausfall für 24 Stunden

(Mittelwert auf einer Skala von 1: "kein Schaden" bis 10: "enormer Schaden")



### Befürchteter Rückgang der Produktivität durch Stromausfall für 24 Stunden

(in Prozent; Mittelwert des befürchteten prozentuellen Rückgangs)



Deutlich wird der hohe Stellenwert der Infrastruktur, wenn sie fehlt. Der wirtschaftliche Schaden durch einen Stromausfall für 24 Stunden wird auf einer zehnteiligen Skala (1: kein Schaden, 10: enormer Schaden) im Schnitt mit 8,3 bewertet. Für den befürchteten Produktivitätsrückgang beträgt der Mittelwert 66,6 Prozent.

### Spontane Assoziationen zu "Smart Cities"

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)



Ambivalent fallen die Erklärungsversuche der Befragten zu "Smart Cities" aus: Während 37 Prozent diesen Begriff richtigerweise mit intelligenter Stadtplanung und -gestaltung verbinden, können 33 Prozent gar nichts damit anfangen. 30 Prozent verstehen darunter intelligente Verkehrsplanung, 25 Prozent den Einsatz moderner Infrastruktur.

### Future Business Austria Empfehlungen: Fokus Energie

Die Herausforderungen im Infrastrukturbereich Energie waren ein wichtiges Anliegen der interviewten Experten. Gemeinsam mit den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Energiepolitische Regulierungen reduzieren, die Wirtschaftswachstum hemmen bzw. die Industrie abwandern lassen
- „Gold Plating“ von EU-Bestimmungen im Umweltbereich unterlassen (d.h. keine strengeren Regelungen erlassen als von der EU vorgeschrieben)
- Verfahren für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Bereich der Energiewirtschaft beschleunigen
- Entbürokratisieren, Meldepflichten verringern (z.B. Bundesenergieeffizienzgesetz)
- Erdgas bzw. E-Mobilität stärker forcieren und Lade- bzw. Tankinfrastruktur ausbauen
- Smart Grids im Rahmen von Smart-City- bzw. Smart-Regions-Projekten fördern, Anreize für First Mover setzen
- Noch vor dem weiteren Ausbau des Ökostroms die Energieeffizienz erhöhen; den Energieverbrauch durch zahlreiche Maßnahmen drosseln und bis 2020 auf dem Niveau von 2005 stabilisieren
- Die Energiewende in Österreich als Chance nutzen, unabhängiger zu werden und Energietechnologie zu exportieren
- Angesichts eines massiven Ausbaus der erneuerbaren Energien und einer gleichzeitig stark zurückzufahrenden Kernenergienutzung den Totalumbau der europäischen Energiestruktur schrittweise

- und mit Bedacht vollziehen; die Versorgungssicherheit nicht vernachlässigen (Genehmigungsverfahren dauern mehrere Jahre)
- Nicht im Bereich Energie-Infrastruktur sparen; die E-Wirtschaft wird bei Investitionsanreizen auch in Zukunft investieren
  - Förderung von Fernwärme gezielt weiter forcieren
  - Mit der Energiepolitik zwischen verschiedenen Interessen ausgleichen (Regulierungsbehörde, Unternehmen und Konsumenten); die sachlichen Diskussionen im Sinne des Wettbewerbs und einer funktionierenden Versorgung führen
  - Konkrete energiepolitische Ziele und Strategien vorgeben (Energiepolitik), Fachfragen sollen von Experten entschieden werden
  - Zum – sehr wichtigen! – Ausbau der Netzinfrastruktur Genehmigungsverfahren beschleunigen und vereinfachen



## Infrastrukturbereich Verkehr – Straße

Die starke Exportorientierung der oberösterreichischen Wirtschaft auch auf die neuen "Heimatmärkte" der mittel- und osteuropäischen Nachbarstaaten unterstreicht die Notwendigkeit einer wirtschaftsfreundlichen Straßeninfrastruktur. Straßen entscheiden über den Standorterfolg: Verkehrserschließung und die Verbindung von Standorten gehören zu den wichtigsten Kriterien bei Investitionsentscheidungen für neue Produktions-, Distributions- und Dienstleistungsstätten.

2014 betrug die Gesamtlänge des Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen) in Oberösterreich rund 26.845 Kilometer (Österreich: rund 124.588 Kilometer). Das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) wies im selben Jahr eine Länge von rund 260 Kilometern auf (Österreich: rund 2.192 Kilometer). Dabei beanspruchte die Verkehrsfläche in Oberösterreich rund 2,9 Prozent der Gesamtfläche (Österreich: 2,4 Prozent) und 5,2 Prozent des Dauersiedlungsraums (Österreich: 6,2 Prozent).

**OÖ Straßen: 2,9% der Gesamtfläche,  
5,2% des Dauersiedlungsraums**

Das oberösterreichische Landesstraßennetz hat eine Gesamtlänge von rund 6.000 Kilometern. Dazu zählen neben den Landesstraßen und den ehemaligen Bezirksstraßen seit 2002 auch die ehemaligen Bundesstraßen, aber nicht die Autobahnen und Schnellstraßen. Letztere unterstehen mit rund 260 Kilometer Länge in Oberösterreich der ASFINAG.

Der Straßenbau gibt dem oberösterreichischen Wirtschaftsraum starke Impulse. Im Jahr 2015 werden 353 Millionen Euro in das Straßennetz investiert. Dadurch werden 3.700 Arbeitsplätze direkt in den Regionen geschaffen bzw. gesichert. Rund 75 Prozent der Aufträge (im Wert von 101 Millionen Euro) vergibt die Straßenverwaltung an oberösterreichische Unternehmen. Etwa 25 Prozent gehen an Unternehmen im restlichen Österreich und 0,41 Prozent an ausländische Unternehmen.

Für Instandsetzung, Erhaltung, Wartung und Betrieb der Objekte und Anlagen in den Bereichen Brückenbau, Tunnelbau, Tunneltechnik, Signaltechnik und Funktechnik sind für das Jahr 2015 in Summe 16 Millionen Euro veranschlagt. Das Bauvolumen für den Straßenneubau beläuft sich im Jahr 2015 auf ca. 68 Millionen Euro.

2015 investiert die ASFINAG 218 Millionen Euro in Oberösterreichs Autobahnen und Schnellstraßen. Bis 2020 sind durch das aktuelle Infrastruktur-Investitionsprogramm rund 860 Millionen Euro vorgesehen:

**Bis 2020: 860 Mio. EUR für  
OÖ Autobahnen und Schnellstraßen**

### **S10 Mühlviertler Schnellstraße: Neubau**

718 Millionen Euro investiert die ASFINAG in den 22 Kilometer langen Neubau von Unterweikersdorf bis Freistadt. Nach der Teilverkehrsfreigabe der rund 6 Kilometer langen Umfahrung von Freistadt im Herbst 2014 gehen heuer die Arbeiten ins Finale – die Verkehrsfreigabe der gesamten S10 soll im vierten Quartal 2015 erfolgen.

**OÖ Autobahn-/Schnellstraßenprojekte  
2015 betreffen A8, A9, A10, A26**

**A9 Pyhrn-Autobahn: Zweite Röhre Bosrucktunnel**

Durch den Bau der zweiten 5,5 Kilometer langen Tunnelröhre zwischen der Steiermark und Oberösterreich wird ein Gegenverkehrsbereich auf der Pyhrn-Achse beseitigt. Die neue Röhre, deren Kosten sich auf rund 200 Millionen Euro belaufen, wurde im Sommer 2013 für den Verkehr freigegeben. Aktuell läuft bis zur Gesamtverkehrsfreigabe Ende Oktober 2015 die Generalsanierung der (32 Jahre) alten Röhre, die aufgrund der speziellen geologischen Bedingungen außer der Fahrbahn auch Tunnelaußenschale und Zwischendecke betrifft.

**A9 Pyhrn-Autobahn: Vollausbau Tunnelkette Klaus**

Neu errichtet wurden vier Tunnel mit einer Gesamtlänge von 6,4 Kilometern und zusätzlich sechs Brücken zur Verbindung dieser Tunnel. Im Herbst 2014 starteten die Arbeiten für die neuen Röhren von Spering- und Falkensteinunnel, im Frühjahr 2015 folgen Traunfried- und Klauser Tunnel.

**A26 Linzer Autobahn: Bauabschnitt 1 Donaubrücke**

Per Bescheid vom 22. Dezember 2014 ist die intensive Umweltverträglichkeits-Prüfung (UVP) für die neue Umfahrung der Landeshauptstadt positiv abgeschlossen. Parallel zur finalen Phase der UVP sind die weiteren Genehmigungs-Verfahren im Zuständigkeitsbereich des Landes Oberösterreich und der Stadt Linz ("Materienrechte") bereits weit fortgeschritten. Die abschließenden Bescheide für die Themen Naturschutz, Wasserrecht, Schiff- und Luftfahrt werden für das Frühjahr 2015 erwartet. Im Sommer 2015 wird die ASFINAG die Bauvorbereitungen für den ersten Streckenabschnitt der Umfahrung, die neue Linzer Donaubrücke, starten.

**A8 Innkreis-Autobahn: Sicherheitsausbau Weibern-Haag**

Beim laufenden Sicherheitsausbau der A8 verbreitert die ASFINAG 2014/2015 den knapp 5 Kilometer langen Abschnitt von Weibern bis Haag (von 24 auf durchgehend 30 Meter). Danach wird ein "vollwertiger" 3,5 Meter breiter Pannestreifen zur Verfügung stehen. Durch einen neuen lärmindernden Belag und weitere umfassende Lärmschutzmaßnahmen werden die Anwohner entlastet.

**A8 Innkreis-Autobahn: Instandsetzungen bei Ried**

Im Raum Ried setzt die ASFINAG die Anschlussstelle und mehrere Brücken instand und erneuert den Belag auf einer Länge von 2,5 Kilometern. Die Arbeiten werden im Juni (zwei Wochen lang) sowie von Ende August bis Ende Oktober 2015 durchgeführt.

**A9 Pyhrn-Autobahn: Instandsetzung Voralpenkreuz-Inzersdorf und Sanierung Wartbergtunnel**

Auf 6 Kilometern wird die A9 von April (nach Ostern) bis Mitte Mai sowie von Mitte September bis Ende Oktober 2015 instand gesetzt, zeitgleich werden Erneuerungen an den Wartbergtunneln durchgeführt.

Die Linzer Westumfahrung soll die Verkehrssituation in der Landeshauptstadt entscheidend verbessern. Mit dem geplanten neuen Abschnitt der A26 werden vor allem wichtige Linzer Straßenzüge und die Innenstadt maßgeblich entlastet. Dieses Projekt ist nicht nur notwendig für den Wirtschaftsstandort Linz, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung für die Verkehrsneuorganisation in der Stadt. Gerechnet wird damit, dass durch die Westumfahrung die gesamte Verkehrsleistung in der Stadt um rund 8 Prozent abnehmen wird. Das bedeutet einerseits kürzere Fahrzeiten für Pendler und andere Straßennutzer in Linz und andererseits mehr Lebensqualität für die Anwohner der großen Einfahrtsstraßen. Neben weniger Stauzeiten erwarten die Experten dauerhaft weniger Lärm- und Schadstoffbelastung für diese Linzer Wohngebiete.

**Westumfahrung soll Verkehr in Linz um 8% reduzieren**

Zur Entlastung der Landeshauptstadt vom Nord-Süd-Durchzugsverkehr ist außerdem eine Linzer Ostumfahrung zwischen der Mühlkreisautobahn A7 im Norden und der Westautobahn A1 im Süden geplant.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz soll eine abgestimmte und ressort- bzw. gebietskörperschaftsübergreifende Verkehrspolitik im Großraum Linz gewährleistet werden. Die Realisierung einzelner Maßnahmen hängt aufgrund des enormen Investitionsbedarfs auch von der budgetären Situation ab. Ziel ist es, den Anteil der umweltschonenden Verkehrsträger bis zum Jahr 2025 erheblich zu steigern:

- Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr (Fußgeher, Radfahrer und öffentlicher Verkehr) soll bis ins Jahr 2025 auf 40 Prozent ansteigen.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll entgegen dem prognostizierten Trend bis 2025 von 68 auf 60 Prozent sinken.

Dies würde einer Verlagerung von 60 Millionen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Umweltverbunds entsprechen.

Neben dem Großraum Wien ist der Großraum Linz in der Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte die dynamischste Wirtschaftsregion Österreichs. Dies ist auch eine Folge der günstigen Lage an wichtigen europäischen Verkehrsachsen. Die Sicherung der "inneren" und "äußeren" Erreichbarkeit des Großraums – also die Verbindungen der Stadt sowohl nach außen als auch innerhalb ihres Gebietes – unter sozialen und umweltgerechten Bedingungen ist Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung.

Insgesamt stehen für das Jahr 2015 135 Millionen Euro für Neubau und Erhaltung des oberösterreichischen Landesstraßennetzes und der zahlreichen Tunnel zur Verfügung. Neu gebaut werden 2015:

**2015: 135 Mio. EUR für OÖ Landesstraßen**

#### **B38 Königsau-Böhmerwaldstraße (Bestandsausbau)**

Zwischen Freistadt und der niederösterreichischen Landesgrenze ist die Fahrbahn der B38 abschnittsweise nur 6 Meter breit. Des Weiteren

**OÖ Landesstraßenprojekte 2015 betreffen  
B38, B119, B124, B147, L1088**

beanspruchen die vielen LKW (ca. 20 Prozent des Verkehrs) den bestehenden Straßenoberbau sehr stark. Vorgesehen ist daher ein Ausbau des Bestands mit Anpassung der Fahrbahnbreite, des Straßenoberbaus und der Linienführung im Gemeindegebiet von Sandl auf einer Länge von ca. 3 Kilometern. Damit wird die B38 an die heutigen Anforderungen des Straßenverkehrs angepasst.

**B38 Freistadt West-Böhmerwaldstraße (Umlegung)**

Mit der Umlegung der B38 soll für das neue Straßensystem der S10 (Autobahnanschlussstelle Freistadt Süd) und der Spange Walchshof eine durchgängige und leistungsfähige Verbindung zwischen dem Gebiet östlich von Freistadt und Bad Leonfelden im Westen geschaffen werden. Ein weiterer wesentlicher Aspekt für die Umlegung der B38 ist die (zu der S10) zusätzliche Verkehrsentslastung der Stadtbereiche an der B310 und an der B38 – im Süden und Westen Freistadts.

**B119 Greiner Straße, "Haruckstein", Kilometer 32,750-33,870  
(Bestandsausbau)**

Die B119 hat im Bereich Haruckstein enge Kurvenradien und ist generell in einem schlechten Zustand, Nebenanlagen fehlen zur Gänze. Mit dem Ausbau wird die Tragfähigkeit der Straße den heutigen Anforderungen angepasst und die Verkehrssicherheit verbessert.

**B124 Königswiesener Straße, "VLSA Kreuzung L580/B123/1472",  
ca. Kilometer 3,0 (Kreuzungsumbau)**

Durch das hohe Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden sind Einbiegevorgänge in die Vorrangstraßen nur schwer möglich. Es kommt dabei immer wieder zu schweren Unfällen. Durch die Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) an den Kreuzungen B124/L580, B124/B123 und B123/L1472 wird die Verkehrssicherheit massiv verbessert. Das Projekt B124/L580 ist abgeschlossen, die Kreuzungen B124/B123 und B123/L1472 werden zur Zeit in das Projekt eingearbeitet.

**B147 Braunauer Straße Mattighofen-Munderfing, 1. Bauabschnitt (Umfahrung)**

Zurzeit strömt der gesamte Durchzugsverkehr der B147 mitten durch die Ortskerne von Mattighofen und Munderfing. In Folge der hohen Verkehrsbelastung kommt es insbesondere am Stadtplatz von Mattighofen laufend zu Verkehrsbehinderungen, Staus und Unfällen. Zur Entlastung der Ortskerne, aber auch zur Verbesserung der Zufahrt zu den Industriestandorten im Süden von Mattighofen soll eine 8,5 Kilometer lange Umfahrung errichtet werden.

**L1088 Mettmacher Straße Klafterreith-Kleinweiffendorf,  
Kilometer 6,800-9,200 (Bestandsausbau)**

Der Abschnitt Klafterreith-Kleinweiffendorf schließt die Ausbaulücke der L1088 zwischen den Bereichen "Whiskymühle" und "Oberdorf". Schlechte Anlageverhältnisse wie ein geringer Straßenquerschnitt (4 bis 5 Meter) sowie ein schlechter Erhaltungszustand mit fehlendem Unterbau

und nicht vorhandener Entwässerung erfordern eine Verbreiterung der Landesstraße auf 6 Meter auf einer Länge von rund 2.400 Metern.

### Future Business Austria Managerstudie: Fokus Straße

Die repräsentative FBA-Umfrage von Peter Hajek Public Opinion Strategies unter oberösterreichischen Managern zum Infrastrukturbereich Straße ergibt:

#### Wichtigste Forderungen an die Politik im Teilbereich Straße

(in Prozent, rotierend vorgelesen; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Top-Anliegen sind Ausbau und Modernisierung des Straßennetzes (31 Prozent). Dahinter liegt der Wunsch nach Förderung von öffentlichen Verkehrsmitteln zur Entlastung der Straße (24 Prozent). Auf Platz 3 rangiert der Ausbau der Verbindungen nach Osteuropa (18 Prozent), gefolgt von einem Masterplan für die Straßeninfrastruktur (12 Prozent).

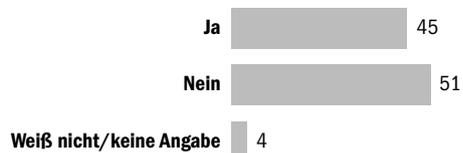
#### Zustand der Autobahnen und Schnellstraßen

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



#### Zulassung privater Straßenbetreiber

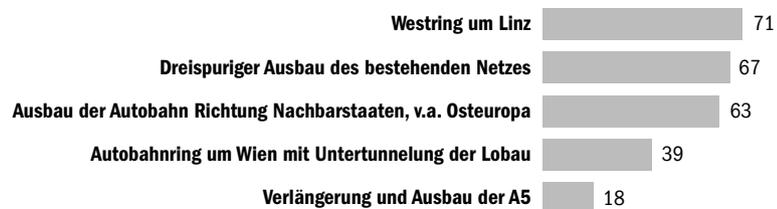
(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Überaus positiv wird der Zustand der Autobahnen und Schnellstraßen bewertet. 88 Prozent der oberösterreichischen Manager loben deren sehr guten oder guten Zustand (bundesweit: 80 Prozent). Der Anerkennung für die hochrangigen Straßen und damit für die ASFINAG entspricht, dass sich 51 Prozent gegen die Zulassung privater Straßenbetreiber aussprechen. 45 Prozent allerdings sind dafür.

### **Straßenprojekte mit hoher Priorität – Österreich**

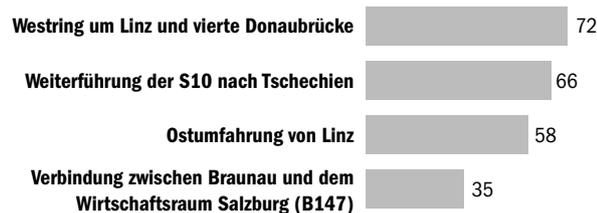
(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, rotierend vorgelesen)



Die bundesweiten Prioritäten der Manager für Straßenprojekte lesen sich wie folgt: An erster Stelle steht der Bau des Westrings um Linz (71 Prozent), gefolgt vom dreispurigen Ausbau des bestehenden Autobahnnetzes (67 Prozent). Den Ausbau der Autobahnen in die vor allem osteuropäischen Nachbarstaaten wünschen sich 63 Prozent der oberösterreichischen Manager. Die große gesamtösterreichische Bedeutung des Westrings zeigt sich auch darin, dass 57 Prozent der Wiener Manager dessen Bau einfordern – und damit die Umsetzung eines Projektes, das nicht in unmittelbarer geografischer Nähe ihres Wirkens liegt.

### **Straßenprojekte mit hoher Priorität – Oberösterreich**

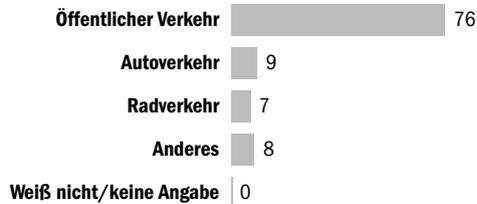
(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, rotierend vorgelesen)



Fokussiert auf Oberösterreich zeigt sich ein ähnliches Meinungsbild: 72 Prozent fordern den Westring und die vierte Donaubrücke, 66 Prozent die Weiterführung der S10 nach Tschechien und 58 Prozent die Ostumfahrung von Linz. Die Verbindung von Braunau mit dem Wirtschaftsraum Salzburg ist 35 Prozent ein Anliegen.

### Verkehrsart, die innerstädtisch gefördert werden soll – Oberösterreich

(in Prozent, rotierend vorgelesen)



Innerstädtisch soll in Oberösterreich vor allem der öffentliche Verkehr gefördert werden, fordern 76 Prozent der Manager. Auffallend: Nur 7 Prozent sehen in der Förderung des Radverkehrs die Zukunft.

### Future Business Austria Empfehlungen: Fokus Straße

Die Auswertung der Experteninterviews zeigt, dass die Straße nach wie vor zentrale Bedeutung im Infrastrukturverständnis hat. Gemeinsam mit den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich ergeben sich folgende Empfehlungen:

- ↪ Punktuell Neubaulose zur Ergänzung des landesweiten Straßennetzes vergeben, um das gute Angebot weiterzuentwickeln
- ↪ Verkehrsinfrastruktur und regionale Wirtschaftsstandorte auch zur Stärkung des ländlichen Raums gemeinsam entwickeln
- ↪ Informationskampagnen für nachhaltige Mobilität bzw. E-Mobilität durchführen (z.B. Mobilitätskonferenzen)
- ↪ Förderung energieeffizienter Fahrzeuge und emissionsarmer Antriebe forcieren
- ↪ Ballungszentren von Verkehr entlasten
- ↪ Um das Verkehrsaufkommen des hochrangigen Straßennetzes in den nächsten Jahren zu bewältigen, vermehrt Intelligente Verkehrssysteme (Intelligent Transportation Systems; ITS) installieren und nutzen; sich langfristig zu Nutzen und Wichtigkeit von ITS bekennen, alle Akteure dauerhaft beteiligen
- ↪ Möglichkeiten des Güterumschlags zwischen Straße und Schiene forcieren
- ↪ Ostanbindung verbessern, vor allem die Verbindung zwischen Linz und Prag zügig her- bzw. fertigstellen
- ↪ Die Knotenpunkte zwischen Straße und Schiene und die Schnittstellen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr erheblich verbessern



## Infrastrukturbereich Verkehr – Schiene

Mit seinen internationalen Schienenverbindungen verfügt Oberösterreich über eine hervorragende Infrastruktur. Die oberösterreichischen Hauptverkehrsachsen auf der Schiene sind die Eisenbahnverbindungen

- ↪ Paris–München–Linz–Wien mit Anschlüssen nach Bratislava, Budapest, Belgrad, Bukarest,
- ↪ Brüssel–Köln–Frankfurt–Passau–Linz–Wien mit Anschlussmöglichkeiten Richtung Osten und Süden und
- ↪ Linz–Graz mit transeuropäischer Aufgabe durch den zu erwartenden Ausbau der Strecke Prag–Budweis–Linz.

**3 international wichtige Schienenverkehrsachsen kreuzen sich in Linz**

Die wichtigsten Bahnhöfe Oberösterreichs sind in Linz, Wels und Attnang-Puchheim. Die ÖBB-Infrastruktur in Oberösterreich umfasst:

- ↪ eine Betriebslänge von 887 Kilometern (Gesamtösterreich: 4.966 Kilometer)
- ↪ 223 Bahnhöfe und Haltestellen
- ↪ 7.714 PKW- und 7.500 Zweirad-Stellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen
- ↪ 582 öffentliche Eisenbahnübergänge
- ↪ 255 nicht öffentliche Eisenbahnübergänge

Seit Mitte Dezember 2011 bietet auf der Weststrecke neben der ÖBB-Personenverkehr AG die WESTbahn Management GmbH Personenzüge von Wien West über Linz, Wels und Attnang-Puchheim zum deutschen Grenzbahnhof Freilassing an.

Der ÖBB-Rahmenplan 2014-2019 sieht ein Gesamt-Investitionsvolumen von 13,5 Milliarden Euro vor. Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG für Oberösterreich gemäß Rahmenplan 2014-2019 sind in Höhe von 1,5 Milliarden Euro geplant. Für 2015 sind Investitionen von 225 Millionen Euro vorgesehen.

**2015: Investitionen in die ÖÖ Schieneninfrastruktur von 225 Mio. EUR**

Die Schwerpunkt-Investitionen beziehen sich auf folgende Projekte:

- ↪ Viergleisiger Ausbau der Weststrecke: Asten–Linz Hauptbahnhof (Gesamtfertigstellung voraussichtlich 2021)
- ↪ Viergleisiger Ausbau der Weststrecke: Linz–Wels (in Planung)
- ↪ Streckenausbau Wels–Passau (Gesamtfertigstellung 2021)
- ↪ Betriebsausweiche Linzerhaus auf der Strecke Linz–Selzthal (in Bau, Inbetriebnahme im Herbst 2015)
- ↪ Weitere Bahnhofsumbauten (z.B. Gmunden)
- ↪ Park&Ride-Plätze (Attnang-Puchheim, Parkdeck Wels, Marchtrenk, Neuhofen a.d. Krems, Kirchdorf a.d. Krems)
- ↪ Erweiterung des Güterterminals Wels (Baubeginn voraussichtlich 2016)
- ↪ Umbau des Verschiebebahnhofs Linz und Errichtung eines elektrischen Stellwerks (Bauzeit voraussichtlich 2019-2022)

Weitere für Oberösterreich relevante Projekte sind der Ausbau der Summerauerbahn, der Pyhrnbahn, der Linzer Eisenbahnbrücke und der Mühlkreisbahn sowie der Mattigtalbahn inklusive des Umbaus des Bahnhofs Braunau.

**Alle aktuellen ÖÖ Regionalbahnen sollen erhalten und erweitert werden**

Das Ziel, alle derzeit betriebenen Regionalbahnen in Oberösterreich zu erhalten und deren Angebote zu erweitern, ist in einer Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Oberösterreich, den ÖBB und dem Bund festgeschrieben. 2020 übernimmt das Land Oberösterreich die Mühlkreisbahn von den ÖBB. Die Aschacher Bahn soll folgen. Die Hausruckbahn und die Almtalbahn sollen bei den ÖBB verbleiben, aber mit öffentlichen Mitteln attraktiver gemacht werden.

Akzente setzt Oberösterreich im öffentlichen Schienenverkehr auch mit der StadtRegioTram Linz–Leonding–Pasching–Traun, der StadtRegioTram Gmunden–Vorchdorf und der Verlängerung der Salzburger Lokalbahn im oberen Innviertel. Außerdem haben die Fachleute des Landes eine Machbarkeitsstudie für ein S-Bahn-System im oberösterreichischen Zentralraum erarbeitet. Ein 30-Minuten-Takt auf den ÖBB-Hauptachsen in Oberösterreich ab dem Jahr 2016 erscheint in den Hauptverkehrszeiten machbar und soll realisiert werden.

Für die Landesregierung ist der flächendeckende Ausbau und die oberösterreichweite Optimierung des öffentlichen Verkehrs zentrales verkehrspolitisches Ziel. Um auf die Bedürfnisse der Regionen und die Wünsche der Bewohner einzugehen, wurden – zum Teil bereits umgesetzte – Verkehrskonzepte mit den Gemeinden erarbeitet. Die Schaffung von Synergien und die Auflassung von Parallelfahrten mit Bahn und Bus sowie die Absicherung der Pendlerkurse waren dabei vorrangige Anliegen. Sowohl für das ganze Bundesland als auch für den Großraum Linz existieren in Oberösterreich Gesamtverkehrskonzepte.

**Straßenbahnnetz in Linz soll umfassend ausgebaut werden**

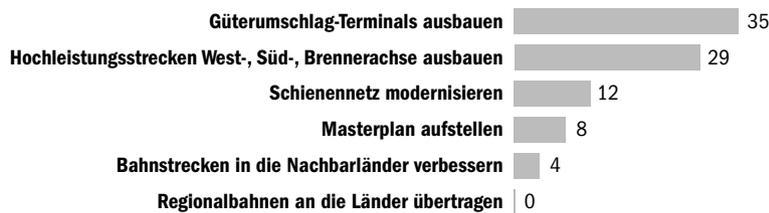
Mit der Erweiterung des Straßenbahnnetzes und der Errichtung der zweiten Schienenachse wird ein neues Kapitel im öffentlichen Linzer Nahverkehr aufgeschlagen. Geplant ist zudem eine Verlängerung der Linie 3 bis ins Zentrum von Traun, wodurch es erstmals eine attraktive Straßenbahnverbindung von einer anderen Stadt in die Landeshauptstadt Linz geben wird.

Die Bahn spielt für den Warentransport nach wie vor eine wichtige Rolle. Ein gut ausgebautes Schienennetz ist deshalb von großer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Oberösterreichs. Hauptbahnen in Oberösterreich sind z.B. die Weststrecke oder die Strecke Wels–Passau. Nebenbahnen sind alle anderen für den öffentlichen Verkehr bestimmten Schienenbahnen, z.B. die Linzer Lokalbahn, die von der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. betriebenen Bahnen im Salzkammergut oder die Haager Lies. In Oberösterreich werden derzeit insgesamt 270 Anschlussbahnen betrieben – das sind nicht öffentliche Eisenbahnen eines Unternehmens für eigene Zwecke.

## Future Business Austria Managerstudie: Fokus Schiene

### Wichtigste Forderungen an die Politik im Teilbereich Schiene

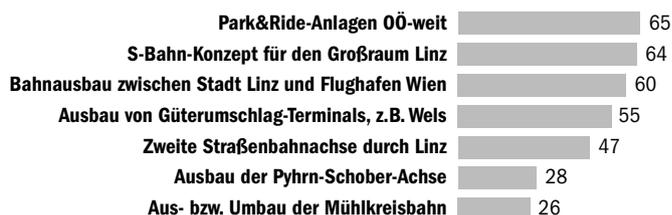
(in Prozent, rotierend vorgelesen; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Laut den Ergebnissen der repräsentativen Befragung durch Peter Hajek Public Opinion Strategies fordern Oberösterreichs Manager sehr eindrücklich den Ausbau von Güterumschlag-Terminals (35 Prozent), der für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene unverzichtbar ist. Dahinter folgt der Ausbau der Hochleistungsstrecken (29 Prozent), um die Schiene als Personenverkehrsträger attraktiver zu machen. An dritter Stelle rangiert die Forderung nach einer Modernisierung des Schienennetzes (12 Prozent). 8 Prozent verlangen einen strategischen Masterplan für die Schiene.

### Schieneprojekte mit hoher Priorität für Oberösterreich

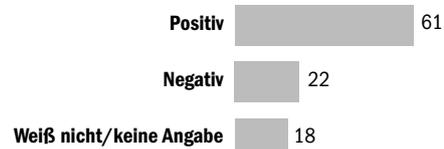
(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, rotierend vorgelesen)



Mit Blick auf Oberösterreich sehen die Manager Handlungsbedarf bei Park&Ride-Anlagen im gesamten Bundesland (65 Prozent), einem S-Bahn-Konzept für den Großraum Linz (64 Prozent), beim Ausbau der Bahnverbindung zwischen Linz und dem Flughafen Wien (60 Prozent) sowie beim Ausbau von Güterumschlag-Terminals, z.B. in Wels (55 Prozent). Gefordert wird auch eine zweite Straßenbahnachse durch Linz (47 Prozent).

### Entwicklung der Bahn in den vergangenen Jahren

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



### Klare Verbesserungen in der Bahn-Infrastruktur in den vergangenen Jahren

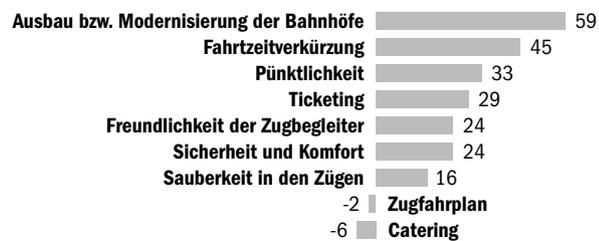
(in Prozent)



Bei der Beurteilung der Bahn zeigen sich Oberösterreichs Manager vergleichsweise zufrieden: 61 Prozent schätzen die Entwicklung der Bahn als positiv ein. Klare Verbesserungen bei der Infrastruktur der Bahn sehen 47 Prozent, 33 Prozent teilen diese Meinung nicht.

### Entwicklung der ÖBB in jüngster Zeit

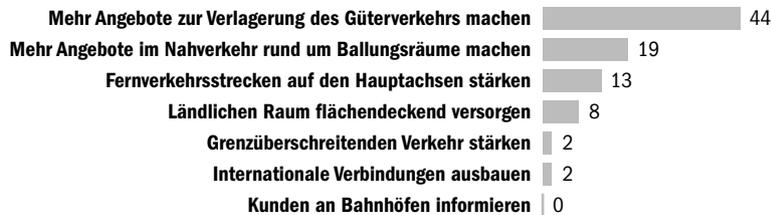
(in Prozent, Saldo aus "besser" und "schlechter", rotierend vorgelesen)



Verbesserungen bei den ÖBB werden bei Ausbau und Modernisierung der Bahnhöfe (59 Prozent) festgestellt, bei der Fahrtzeitverkürzung (45 Prozent), bei der Pünktlichkeit (33 Prozent) und beim Ticketing (29 Prozent). Komfort und Freundlichkeit der Zugbegleiter haben sich ebenfalls verbessert (je 24 Prozent).

### Geforderte Schwerpunkte für die ÖBB

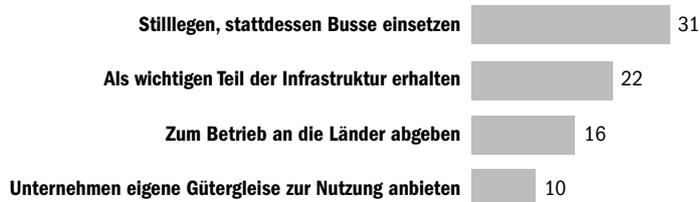
(in Prozent, rotierend vorgelesen)



Im Rahmen der FBA-Erhebungen nannten die befragten österreichischen Manager auch jene Bereiche, auf die sich die ÖBB konzentrieren sollten. In der Rangliste führen dabei mit großem Abstand die verstärkt eingeforderten Angebote zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (44 Prozent). Dahinter liegen mehr Angebote im Nahverkehr rund um Ballungsräume (19 Prozent). Die flächendeckende Versorgung des ländlichen Raums ist 8 Prozent ein Anliegen.

### Umgang mit wenig genutzten Nebenstrecken

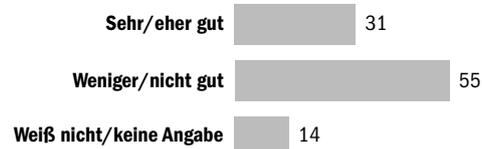
(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Weiß nicht/keine Angabe)



Immerhin 22 Prozent der Manager plädieren dafür, wenig ausgelastete Nebenstrecken als wichtigen Teil der Infrastruktur zu erhalten. Rund 31 Prozent wollen sie stilllegen und stattdessen Busse einsetzen. 16 Prozent würden sie den Ländern überantworten. Die Forderung, dass Unternehmen eigene Gütergleise zur Nutzung angeboten werden, unterstützen 10 Prozent der Befragten.

### ÖBB für Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gerüstet?

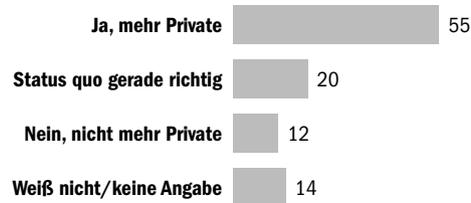
(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Weiß nicht/keine Angabe)



Die Fähigkeit der ÖBB, Güterverkehr von der Straße zu übernehmen, wird freilich kritisch gesehen: Nur 31 Prozent erkennen diese, 55 Prozent bezweifeln sie.

### Tätigwerden privater Unternehmen im Personenverkehr

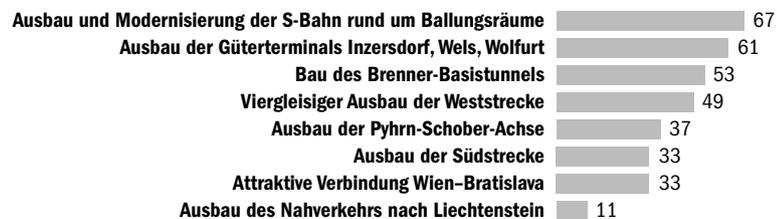
(in Prozent)



Dass Konkurrenz auch das Bahngeschäft belebt, ist für die oberösterreichischen Manager gerade aufgrund der Erfahrungen mit der WESTbahn eine Selbstverständlichkeit: 55 Prozent der Befragten plädieren dafür, dass verstärkt private Unternehmen im Personenverkehr tätig werden sollen. 20 Prozent sind mit dem Status quo zufrieden.

### Bahnprojekte mit hoher Priorität – Österreich

(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, rotierend vorgelesen)



Bahnprojekte mit hoher Priorität sind für die Manager vor allem der S-Bahn-Ausbau rund um die Ballungszentren (67 Prozent), der Ausbau von Güterumschlag-Terminals, z.B. in Wels (61 Prozent), der Brenner-Basistunnel (53 Prozent) oder der viergleisige Ausbau der Weststrecke (49 Prozent).

**Future Business Austria Empfehlungen: Fokus Schiene**

Im Bereich Bahn ergeben sich gemeinsam mit den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich folgende Empfehlungen aus den Interviews:

- ↪ Qualitätsoffensive für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den städtischen Regionen im Rahmen regionaler Gesamtverkehrskonzepte durchführen
- ↪ Radverkehr im Alltagsverkehr weiter forcieren und besser mit der Schiene kombinieren
- ↪ Zweite Straßenbahnachse durch Linz umsetzen, Gebiete östlich des Stadtkerns besser an das öffentliche Verkehrsnetz anschließen
- ↪ Nebenstrecken sichern, u.a. in Verbindung mit touristischen Konzepten
- ↪ Einfluss der Politik auf die ÖBB zurückschrauben
- ↪ Güter- und Personenverkehrsangebot im Raum Ried/Schärding attraktiver machen
- ↪ Park&Ride-Anlagen mit modernen Kommunikationslösungen ausstatten, um dem Nutzer durch rasche Informationsübertragung (z.B. freie Parkplätze, Zugabfahrt) den Umstieg von der Straße auf die Schiene zu erleichtern
- ↪ Möglichkeiten des Güterumschlags zwischen Straße und Schiene forcieren
- ↪ Knotenpunkte für Pendler zum Umstieg auf die Regionalverbindungen ausbauen
- ↪ Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs durch Bund und Länder sicherstellen



## Infrastrukturbereich Verkehr – Luftfahrt

Eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur ist für Oberösterreich ein entscheidender Standortfaktor. Mit ihrer Hilfe sind internationale Märkte problemlos erreichbar. Dies wiederum ermöglicht Markterweiterungen, steigert die Produktivität, senkt Kosten, beschleunigt den Strukturwandel und fördert die Ansiedlung von Unternehmen im Hochlohnbereich.

Die Bilanz des blue danube airport linz für 2014 ist trotz zunehmender Airline-Streiks, schwacher Konjunktur und geopolitischer Krisen bei Passagieraufkommen, Bewegungen und im Frachtbereich positiv: Der Flughafen befindet sich auf Wachstumskurs. Mit 561.295 Passagieren lag das Gesamtpassagieraufkommen 2014 um 2,1 Prozent über dem des Jahres 2013. Im Linienverkehr reisten 363.692 Passagiere (plus 6,1 Prozent), 193.356 Passagiere (minus 5,0 Prozent) zählte der Flughafen im Charterverkehr. Im Ausweichverkehr wurden 4.247 Passagiere betreut. Beim Frachtverkehr verzeichnete der Flughafen ein Wachstum von 3,3 Prozent. Mit 44.400 Tonnen Luftfracht konnte der blue danube airport linz seine Position als größter regionaler Frachtflughafen Österreichs ausbauen.

**Flughafen Linz 2014: +2,1% Passagiere, +3,3% Fracht**

### Fluggesellschaften & Destinationen 2014, blue danube airport linz

Destination	Fluggesellschaft	Flüge
Düsseldorf	Austrian	2 x täglich
Frankfurt	Lufthansa	4 x täglich
London	Ryanair	3 x wöchentlich
Palma de Mallorca	NIKI	6 x wöchentlich (Sommersaison)
Teneriffa	Ryanair	1 x wöchentlich (Ganzjahresverbindung)
Wien	Austrian	5 x täglich (ab April 2015: 1 x täglich**)
Zürich	Ethiad Regional	1 x täglich (Juni 2014 bis Februar 2015*)

\*) Ethiad Regional hat sich Ende Jänner völlig überraschend dafür entschieden, das Geschäftsmodell zu ändern und sich künftig als Anbieter von Vertragsdienstleistungen für andere Fluggesellschaften in Europa zu etablieren (ACMI-Modell). Inzwischen hat Ethiad Regional 45 von 63 genehmigten Slots in der Schweiz zurückgelegt und wird sich laut Medienberichten ganz aus Zürich zurückziehen.

\*\*) Die Einführung der neuen Zugverbindung zwischen dem Hauptbahnhof Linz und dem Flughafen Wien wirkt sich auf die Austrian-Zubringerdienste zwischen Linz und Wien aus. Austrian wird die Flugverbindung am Tagesrand (Linz-Wien am Morgen und Wien-Linz am Abend) beibehalten. Die Zubringerflüge während des Tages wird Austrian ab dem Sommerflugplan 2015 nicht mehr anbieten. Die Tendenz, kurze Flugstrecken auf die Bahn umzuleiten, ist in ganz Europa zu beobachten.

Die Konsolidierung der großen Airlines setzte in den vergangenen Jahren auch den Flughafen Linz unter Druck. Um unter den verschärften Rahmenbedingungen die Flugverkehrsanknüpfung der Region Oberösterreich zu gewährleisten und damit den Flughafen Linz nachhaltig abzusichern, hat man ein "Relaunch-Konzept" entwickelt und in Teilen bereits umgesetzt. Ziel des Flughafen-Relaunch ist die Bekräftigung des Bekenntnisses von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung zum Flughafen, um einerseits den Outgoing-Verkehr zu fördern und andererseits durch Schaffen geeigneter Strukturen und durch Internationalisierungsoffensiven den Flug-Incoming-Tourismus zu intensivieren.

**Relaunch-Konzept für LNZ wird derzeit umgesetzt**

Eine wesentliche Maßnahme in dieser Hinsicht war die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft zwischen dem Flughafen Linz, dem Tourismusverband Linz und dem größten mitteleuropäischen Reiseveranstalter Eurotours. Diese Arbeitsgemeinschaft entwickelt verkaufbare Produkte, die touristische Potenziale auf den Weg bringen, inklusive der Schließung von Lücken in der Beförderungslogistik vom Flughafen in die Region. Dabei soll das Flug-Incoming einen Schwerpunkt bilden.

#### **Touristen aus China, Russland und den VAE sollen verstärkt in die Region kommen**

Weitere touristische Partner sollen in nächsten Ausbaustufen dazugewonnen werden. Im Fokus stehen die Donau mit Kreuzfahrt- und Fahrradangeboten für internationale Gäste, Schiregionen, aber auch das niederbayerische Bäderdreieck mit seinen Gesundheitsangeboten sowie die nächstgelegenen UNESCO-Weltkulturerbestätten in Tschechien und Österreich. Im Rahmen von Städtepartnerschaften, Wirtschaftsbeziehungen und persönlichen Verbindungen werden Projekte entwickelt, um aus Fernmärkten wie China, Russland und den Vereinigten Arabischen Emiraten Reisen in die Region zu ermöglichen. Dabei spielen auch die Kombinationen mit Donau-Schiffahrten eine wichtige Rolle. Insbesondere das Ziel, Linz als "port of departure" zu positionieren und damit neue Schiffs- und Flugverbindungen miteinander zu kombinieren, wird intensiv verfolgt.

Der Flughafen Linz konzentriert sich derzeit auf die Ausweitung seines Aktionsradius im Air-Cargo-Geschäft. Seit 1994 hat das Frachtaufkommen in Linz stetig zugenommen. Inzwischen verfügt der Flughafen über fünf Luftfrachtterminals: Auf dem Linzer Flughafen Hörsching wurde im Oktober 2014 der fünfte Terminal in Betrieb genommen. In Linz landen die größten Frachtmaschinen der Welt, zum Beispiel die Antonow 225. Dank seiner günstigen geografischen Lage sieht sich Linz als eine echte Alternative zu anderen Luftfracht-Hubs im europäischen Raum. Ziel ist es, mehr Nur-Frachter-Services anzulocken und das Fracht-Chartergeschäft weiter auszubauen. Im Hinblick auf die zunehmende Internationalisierung hat Linz seine Marketingaktivitäten im Frachtbereich unter der Marke "aircogocenter" zusammengefasst.

#### **LNZ bleibt bevorzugter Abflugsort für viele Unternehmen**

Eine Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien zur Bedeutung der österreichischen Regionalflughäfen zeigt: Der Flughafen Linz hat aufgrund seiner zentralen Lage in einer wirtschaftlich starken Region noch erhebliche Wachstumschancen. Aus der qualitativen Befragung von 18 Unternehmen aus der Region ging eindeutig hervor, dass der Flughafen branchenübergreifend einen wichtigen Standortfaktor darstellt. Er wird von den befragten Unternehmen vor allem für Reisen von Kunden, Servicemitarbeitern und Managern genutzt. Das Ausweichen auf alternative Flughäfen erhöht Kosten und Zeitaufwand, sodass der Flughafen Linz für viele Unternehmen weiterhin der bevorzugte Abflugsort ist. Zudem wurde dem Flughafen eine wichtige Rolle in Bezug auf den Tourismus in Oberösterreich und insbesondere im Geschäftsreisesegment attestiert. Insgesamt hat die Studie die Wichtigkeit des blue danube airport linz für

die gesamte Region bestätigt. Für deren Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit ist ein gut funktionierender Flughafen von großer Bedeutung.

### Future Business Austria Managerstudie: Fokus Luftfahrt

#### Wichtigste Forderungen an die Politik im Teilbereich Luftfahrt

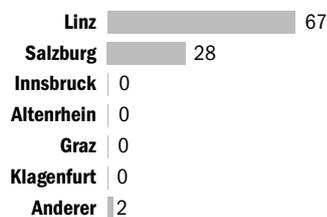
(in Prozent, rotierend vorgelesen; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Die von Peter Hajek Public Opinion Strategies befragten oberösterreichischen Manager haben eine klare Priorität: die Zukunft der Regionalflughäfen, deren Stärkung 24 Prozent ein Anliegen ist. Zweitwichtigste Forderung ist der Erhalt des Flughafen Wien als Verkehrsknotenpunkt (12 Prozent). Weitere Anliegen sind die Vereinheitlichung der europäischen Flugsicherung sowie ein Luftfahrt-Schwerpunkt im Generalverkehrsplan (je 6 Prozent).

#### Ausbau eines bestimmten regionalen Flughafens

(in Prozent, rotierend vorgelesen, Rest auf 100 Prozent: Weiß nicht/keine Angabe)



#### Wird der Flughafen VIE nach Austrian-Verkauf an Lufthansa internationale Drehscheibe bleiben?

(in Prozent)

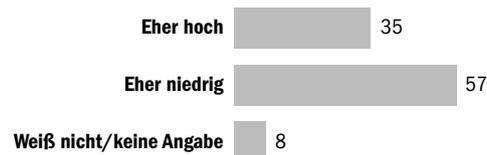


Was den Ausbau von Regionalflughäfen betrifft, liegt ihre Präferenz selbstverständlich beim Flughafen Linz: 67 Prozent wollen ihn ausgebaut

sehen, 28 Prozent den Flughafen Salzburg. 85 Prozent sind davon überzeugt, dass der Flughafen Wien trotz des Austrian-Verkaufs eine internationale Drehscheibe bleiben wird.

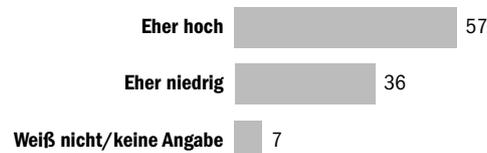
### Relevanz des Flughafen Linz für den Unternehmenserfolg

(in Prozent)



### Relevanz der Flugverbindungen Wien-Linz-Wien für den Wirtschaftsstandort

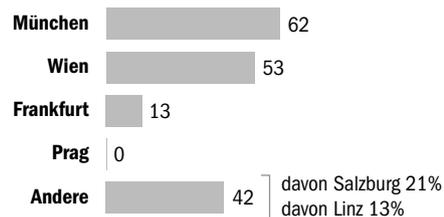
(in Prozent)



Für die Mehrheit der Manager (57 Prozent) ist der Flughafen Linz eher nicht für den Unternehmenserfolg relevant. Als "eher relevant" sehen ihn 35 Prozent der oberösterreichischen Manager an. Gleichzeitig bezeichnen 57 Prozent die Streichung von Flügen zwischen Linz und Wien als großen Nachteil für den Standort Oberösterreich, 36 Prozent sind diesbezüglich gelassen.

### Wichtigkeit bestimmter Flughäfen für oberösterreichische Unternehmen

(in Prozent)



Noch wichtiger als der Flughafen Wien (53 Prozent) ist für das eigene Unternehmen der Flughafen München (62 Prozent), berichten die befragten oberösterreichischen Manager.

**Future Business Austria Empfehlungen: Fokus Luftfahrt**

Oberösterreichs Qualität als Standort hängt auch mit dem Flughafen Linz zusammen. Gemeinsam mit den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Linzer Flughafen stärker in Infrastrukturkonzept bzw. Infrastrukturpolitik Oberösterreichs einbinden
- Den gesamten Flugverkehr als globales Geschäft im internationalen Kontext sehen
- Luftverkehrsabgaben senken
- Eine Gesamtstrategie für den Luftfahrtstandort Österreich entwerfen, der nicht nur aus Schwechat besteht; die Luftfahrtsparte ist in Österreich generell hoch entwickelt
- Attraktivität des Flughafen Linz für internationale Airlines sichern
- Ausbau im Frachtsektor am Flughafen Linz weiter forcieren



## Infrastrukturbereich Verkehr – Schifffahrt

Zusammen mit dem Rhein und dem Rhein-Main-Donau-Kanal bildet die Donau eine Wasserstraße von über 3.500 Kilometern. Auf diese Weise trägt sie zur Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meer bei und verbindet ihre zehn Anrainerstaaten direkt. Damit ist sie ein bedeutender Faktor im europäischen Verkehrssystem und ein wichtiger Partner von Schiene und Straße. Die Förderung der Binnenschifffahrt und eine verstärkte Nutzung der Transportkapazitäten auf der Donau-Wasserstraße sind wichtige Schritte zur Verringerung des Straßenverkehrs. Zudem ist die Wasserstraße ein kostengünstiger und umweltverträglicher Verkehrsträger. Mehr als 100 Millionen Menschen – ein Fünftel der EU-Bevölkerung – sind im Donaunraum beheimatet. Die Länder haben unterschiedliche Wirtschaftskraft, sind jedoch eng miteinander verbunden und verfügen über weiteres Integrations- und Wachstumspotenzial. Mit der Donaunraumstrategie der Europäischen Kommission (EUSDR) liegt erstmals eine Strategie für die künftige Entwicklung des Donaunraums vor, die auch für Oberösterreich von großem Interesse ist.

Der Wirtschaftsstandort Oberösterreich profitiert von seiner zentralen Lage in Österreich und in Europa sowie durch die Nachbarschaft zum dynamischen süddeutschen Raum. Auch der nördliche Nachbar Tschechien gewinnt als Wirtschaftspartner immer mehr an Bedeutung. Durch den Rhein-Main-Donau-Kanal steht eine leistungsfähige Schifffahrtsverbindung nach Westeuropa und zu den Nordseehäfen zur Verfügung. Oberösterreich verfügt über leistungsstarke Donauhäfen in Linz und Enns-Ennsdorf sowie über eine Umschlaglande in Aschach.

Im Schiffsverkehr ist Oberösterreich mit dem Binnenhafen Linz gut positioniert. Nicht zuletzt durch den vermehrten Handel mit den osteuropäischen Ländern hat der Linzer Hafen während der vergangenen 20 Jahre einen deutlichen Aufschwung erlebt. Durch die Wirtschaftskrise gingen die Umschlagsmengen im Jahr 2009 zwar deutlich zurück. Bereits 2010 konnte aber wieder eine Steigerung erzielt werden und seit 2011 liegen die Umschlagsmengen mit 3 Millionen Tonnen und darüber schon wieder annähernd bei den Werten von 2008. Im Stadthafen der oberösterreichischen Landeshauptstadt stieg im Vorjahr allein das Containerhandling um 10 Prozent auf mehr als 216.000 Standardcontainer. Der Gesamtumschlag erhöhte sich um 7 Prozent auf mehr als 3 Millionen Tonnen.

Im Donauhafen Enns-Ennsdorf wurden im Vorjahr 284.000 Standardcontainer umgeschlagen. Durch die leistungsfähige trimodale Infrastruktur bietet der Ennshafen optimale Umschlags- und Transportmöglichkeiten für die verladende Wirtschaft. Sowohl regional als auch auf europäischer Ebene fungiert der Ennshafen als wichtiger Verkehrsknotenpunkt für Transporte auf der Wasserstraße, Schiene und Straße. Seit Jänner 2012 ist er Teil des NINA-Netzes und verfügt somit über eine Anbindung nach Koper (Slowenien) über das Cargo Center Graz in Werndorf. Das Gewerbegebiet rund um den Ennshafen hat eine Gesamtfläche von über 350 Hektar und ist somit das größte

**Süddeutschland und Tschechien erhöhen Bedeutung des Industriestandorts OÖ**

**Trimodaler Ennshafen: Umschlag von 284.000 Standardcontainern 2014**

zusammenhängende Industriegebiet an der oberen Donau. Ziel der derzeitigen Modernisierung ist es, aus dem Hafen ein attraktives Bündelungszentrum („Hinterland-Hub“) für die Seehäfen und Industriezentren Europas zu machen. Im Zuge dessen sollen die Kapazitäten des Containerterminals im Hafen Enns (CTE) um 30 Prozent auf 320.000 Standardcontainer aufgestockt werden.

### Transport hochwertiger Halbfertig- und Fertigprodukte soll zunehmen

Um den Gütertransport in Zukunft vermehrt auf das Schiff zu verlagern, muss die Strategie der Binnenschifffahrt grundsätzlich geändert werden. Die derzeitige Stärke der Binnenschifffahrt liegt im Massengüterverkehr, während Zunahmen im Gütertransport vor allem bei hochwertigen Halbfertig- und Fertigprodukten erwartet werden. Für diese Gütergruppen ist die rasche und kostengünstige Bedienung "der Fläche" (regionaler Einzugsbereich) eine wichtige Voraussetzung. Dazu bedarf es einer besseren Partnerschaft zwischen Häfen und Spediteuren. Eine wichtige dahingehende Maßnahme ist die verbesserte Anbindung einerseits des Stadthafens Linz an die Bahn und andererseits des Hafens Enns an die Straße. Durch den Neubau der HL-Strecke und der Umfahrung Enns werden auch Kapazitäten für den Güterverkehr im Bahnhof Enns frei. Entscheidend für den Erfolg der Binnenschifffahrt auf der Donau ist der Aufbau von attraktiven – täglich verkehrenden – Container-Liniendiensten und die Integration der Binnenschifffahrt in die logistischen Konzepte der Verlagerung. Durch technisch-organisatorische Logistikmaßnahmen kann der Zeit- und Kostennachteil der Umladevorgänge nahezu vollständig kompensiert werden.

### Transportwirtschaft soll Güterschifffahrt in größtmöglichem Umfang nutzen

Es ist ein erklärtes Anliegen der oberösterreichischen Verkehrspolitik, dass die Transportwirtschaft die Möglichkeiten der Güterschifffahrt in vollem Umfang nützt. In Zusammenarbeit mit den Bundesländern Niederösterreich, Wien und Burgenland wird das Konzept der "schwimmenden Landstraße" umgesetzt, das einen kurzfristigen Einstieg in die Güterschifffahrt auf der Donau ermöglicht, ohne dass die langfristigen Ausbaumaßnahmen auf der Donau an den nautischen Engstellen vorläufig notwendig sind.

### Future Business Austria Managerstudie: Fokus Schifffahrt

#### Wichtigste Forderungen an die Politik im Teilbereich Schifffahrt

(in Prozent, rotierend vorgelesen; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)

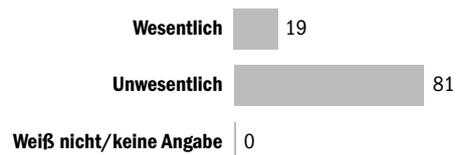
Güterverkehr auf die Wasserstraße verlagern	10
Masterplan mit Zieldefinition aufstellen	4
Verstärkt mit Nachbarländern kooperieren	4
Schifffahrt besser an Schiene und Straße anbinden	2
Abladetiefe auf ganzjährige Schifffahrt ausrichten	0
Hafenanlagen ausbauen, mehr Umschlagplätze anbieten	0

In der Rangliste der Wünsche oberösterreichischer Manager an den Infrastrukturteilbereich Schifffahrt dominiert, wie die Befragung von Peter Hajek Public Opinion Strategies zeigt, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die

Wasserstraße (10 Prozent). Weitere Forderungen sind ein Masterplan für die Schifffahrt und die verstärkte Kooperation mit den Nachbarländern (je 4 Prozent).

### Bedeutung der Schifffahrt für den eigenen Geschäftsbereich

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Für immerhin 19 Prozent der befragten Manager spielt die Schifffahrt eine wesentliche Rolle im jeweiligen Geschäftsbereich. 81 Prozent der Manager haben 2014 mit Schifffahrt nur am Rande zu tun.

### Intensivierung des Güterverkehrs auf der Donau durch die Donaunraumstrategie?

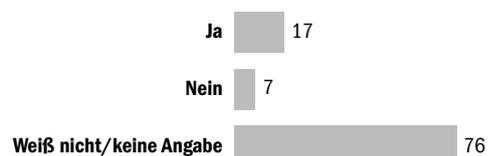
(in Prozent)



Die von Österreich stark unterstützte Donaunraumstrategie – eine Makrostrategie der EU – wird äußerst positiv gesehen: 50 Prozent der Manager erwarten sich davon eine Intensivierung des Güterverkehrs auf der heimischen Wasserstraße; bei der bundesweiten Erhebung waren dies "nur" 32 Prozent. Die Lage Oberösterreichs an der Donau und seine Donauhäfen spielen hier eine besondere Rolle.

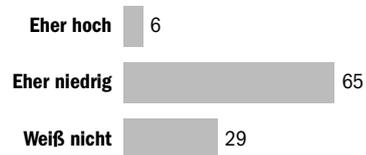
### Häfen Linz und Enns für Verlagerung des Güterverkehrs auf die Wasserstraße ausreichend gerüstet?

(in Prozent)



### Relevanz des Hafens Enns für den Unternehmenserfolg

(in Prozent)



Interessanterweise können drei Viertel der befragten oberösterreichischen Manager nicht einschätzen, ob die Häfen Linz und Enns für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Wasserstraße ausreichend gerüstet sind. Von jenen, die sich dazu in der Lage sehen, ist die Mehrheit von der aktuellen Eignung der Häfen überzeugt (17 Prozent "ja", 7 Prozent "nein"). Der mangelnde Konnex zum Infrastrukturbereich Schifffahrt schlägt sich auch darin nieder, dass 65 Prozent erklären, der Hafen Enns sei für ihren Unternehmenserfolg eher nicht von großer Relevanz. Von Bedeutung ist er für 6 Prozent der Befragten.

### Future Business Austria Empfehlungen: Fokus Schifffahrt

Die Experteninterviews für den Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich zeigen gemeinsam mit den anderen Erhebungen und Befunden folgenden Handlungsbedarf auf:

- Die Potenziale der Donau – eines ökonomisch und ökologisch sinnvollen Verkehrswegs – nutzen; die bisher vernachlässigte Wasserstraße gezielt ausbauen
- Donaoraumstrategie der EU mit ihren neuen Perspektiven und Finanzierungsmöglichkeiten konsequent umsetzen
- Zusammenarbeit der Häfen Enns und Linz intensivieren
- Mehr Massenschüttgut auf der Wasserstraße transportieren
- Auf Basis einer Entwicklungs- und Investitionsstrategie für die österreichischen Donauhäfen und -länder das Gütervolumen der Binnenschifffahrt auch durch wassernahe Industrie- und Betriebsansiedlungen steigern
- Mehr politischen Willen für den Ausbau der Donau unter Beweis stellen; Umweltschützer, die gegen den Ausbau sind, ohne die Pläne genau zu kennen, über den Ausbau informieren
- Engpässe und Untiefen beseitigen, die den Schiffsverkehr auf der Donau behindern und ihn wenig attraktiv machen
- Die Infrastruktur in der Personenschifffahrt durch den vermehrten Ausbau von Anlegestellen aufrüsten





## Infrastrukturbereich IKT

Für die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft Oberösterreichs spielt die Infrastruktur im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) eine Schlüsselrolle. Leistungsfähige Daten-Highways und wachstums- und innovationsorientierte Anwendungen sind heute mindestens genauso wichtig wie eine funktionierende Straßen- und Schieneninfrastruktur. IKT entwickeln sich zur Meta-Infrastruktur, die auch alle anderen Bereiche von Infrastruktur durchdringt (z.B. Smart Grids in der Energieversorgung) und für Intelligente Transportsysteme (ITS) unverzichtbar ist.

Die volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Bedeutung von Breitband-Netzwerken ist enorm. Wie die Europäische Kommission schätzt, wird mit jeder 10-prozentigen Erhöhung der Breitband-Durchdringung ein Wirtschaftswachstum von 1,0 bis 1,5 Prozent induziert. Die Kommission prognostiziert, dass Europa, wenn es mit anderen Regionen der Welt konkurrieren will, bis 2020 ein „Next Generation Access“-Netzwerk braucht.

Investitionen in die Breitband-Technologie haben zentrale Bedeutung für den Standorterfolg. Sie kurbeln nicht nur die vor- und nachgelagerten Bereiche der Telekombranche an, sondern erzeugen auch Multiplikatoreffekte in anderen Wirtschaftssektoren. Oberösterreichs IKT-Branche spielt heute schon eine wichtige Rolle. Laut Statistik Austria waren 2012 in Oberösterreich 2.023 Unternehmen im Bereich Information und Kommunikation tätig. Rund 11,5 Prozent der österreichischen IKT-Betriebe haben ihren Sitz in Oberösterreich. Gemessen an der Gesamtzahl aller oberösterreichischen Betriebe sind damit knapp 4,5 Prozent im IKT-Sektor angesiedelt. Deren 11.603 Beschäftigte entsprechen rund 2,4 Prozent aller Beschäftigten in Oberösterreich und knapp 11,3 Prozent aller in Österreich im IKT-Sektor beschäftigten Personen. Im Bundesländer-Vergleich liegt Oberösterreich damit an zweiter Stelle hinter Wien. Die rund 1,7 Milliarden Euro Betriebs Erlöse, welche die oberösterreichischen Informations- und Kommunikationsbetriebe 2012 erwirtschaftet haben, entsprachen rund 8,2 Prozent der gesamtösterreichischen Betriebs Erlöse im IKT-Sektor.

Wegen Oberösterreichs überwiegend ländlicher Prägung ist der Breitband-Ausbau ein zentrales Thema. Die im Juli 2014 akkordierte Breitband-Offensive der Bundesregierung soll bis 2020 österreichweit 1 Milliarde Euro für den Breitband-Ausbau bringen. Den Ausbau von Mobilfunknetz und Glasfaseranbindung sollen die Telekomunternehmen zur Hälfte mitfinanzieren. Von dieser Offensive werden Impulse für eine Stärkung der Regionen, den Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit von Betrieben und die Schaffung von Arbeitsplätzen auch für Oberösterreich erwartet.

**OÖ IKT-Betriebe: 11,5% der Ö IKT-Betriebe,  
4,5% der OÖ Betriebe**

**Breitband-Ausbau v.a. für ländliche  
Bevölkerung wichtig**

### **OÖ Breitband-Ausbau bis 2022 in 3 Phasen für 1,7 Mrd. EUR**

Das Bundesland hat eine eigene ambitionierte Strategie für den flächendeckenden Breitband-Ausbau bis 2022 ausgearbeitet, deren Umsetzung bis zu 1,7 Milliarden Euro kosten und in drei großen Etappen erfolgen soll:

- Next Generation Access I bis 2016: starke Verdichtung in Richtung Siedlungspunkte, rund 6.000 Siedlungspunkte in allen Regionen sollen angebunden werden
- Next Generation Access II bis 2018: starke Verdichtung in Richtung Endkunden; Ziel ist, dass die Hälfte aller Oberösterreicher ultraschnelles Breitband-Internet zur Verfügung haben (Vorgabe der EU für dieses Ziel: 2020)
- Next Generation Access III bis 2022: flächendeckender Ausbau für Oberösterreich

Auf Basis einer großangelegten Breitband-Studie der FH Hagenberg wurden für die Breitband-Strategie eine Reihe von Empfehlungen ausgesprochen, von denen sich einige bereits in der Umsetzung befinden:

### **Empfehlungen der FH Hagenberg**

- Einrichtung eines oberösterreichischen Internet-Exchange-Punkts: In Oberösterreich gibt es derzeit keine öffentlich verfügbare Möglichkeit für direkten Traffic zwischen unterschiedlichen Providern bzw. Netzbetreibern. Daher müssen ein Großteil der Internetdaten zwischen oberösterreichischen Endkunden unterschiedlicher Provider via Wien ausgetauscht werden. Aus diesem Grund sollte ein derartiger oberösterreichischer Internet-Exchange-Punkt dringend als Datendrehscheibe für Internetnutzer, Content-Anbieter, Servicedienstleister und Zubringer-Carrier geschaffen werden.
- Oberösterreich als "LAN" (OÖ-LAN): Bei der Next-Generation-Access-Planung sollte die Realisierung symmetrischer Bandbreiten mit mehr als 100 Megabits pro Sekunde am Endkundenanschluss bevorzugt gefördert werden.
- NGA-Ausbau in drei Phasen: Es soll drei Ausbaustufen des Next Generation Access geben – bis 2016, bis 2018, bis 2022 (s.o.).
- Einrichtung einer Koordinierungsstelle des Landes Oberösterreich: Zum Breitband-Beauftragten des Landes Oberösterreich wurde DI Horst Gaigg, Geschäftsführer der Technologiezentrum Salzkammergut GmbH, ernannt.
- Direkte Förderung von NGA-Breitband-Anschlüssen
- Förderung von Teleworking
- Begleitmaßnahmen "Wohnbauförderung und Althausanierung, Straßen-/Kanal-/Wasserbau": Vorkehrungen für die Verdichtung des Breitband-Netzes beim Ausbau von Kanal, Gas-, Wasser-, Stromleitungen sowie bei Sanierung bzw. Neuerrichtung von öffentlichen Straßen, Gehwegen und Gebäuden. In der Bauordnung sollten Vorgaben für die Leitungsführung

bzw. Leerverrohrungen in allen Baubereichen (Straße, Schiene, Gebäude etc.) konsequent umgesetzt werden. So lässt sich künftig eine kostengünstige Versorgung von Wohneinheiten mit modernen Breitband- bzw. NGA-Anschlüssen realisieren.

Die erste Empfehlung – eine der wichtigsten – wird bereits umgesetzt: in Form eines eigenen oberösterreichischen Internet-Exchange-Points namens PHOEN-IX. PHOEN-IX ist der erste österreichische Internet-Exchange-Point außerhalb Wiens. Mit dieser Installation wird die Datenübertragung im Bundesland schneller, sicherer und leistungsfähiger. Außerdem wird Oberösterreichs Datenverkehr auf diese Weise unabhängiger von anderen Providern und Ländern und damit krisensicherer.

**PHOEN-IX: erster Ö Internet-Exchange-Point außerhalb Wiens**

Ein spezielles Förderprogramm des Landes soll Klein- und Mittelbetriebe bei den notwendigen Investitionen unterstützen. Dafür sind für 2015 und 2016 jeweils 1,25 Millionen Euro vorgesehen. Finanziert werden einmalige Kosten für die Errichtung und Erstellung ultraschneller Internetanschlüsse auf Glasfaserbasis für die Unternehmen. Pro Standort betragen die Förderungen maximal 5.000 Euro im Fall, dass die Herstellungskosten bei mindestens 500 Euro liegen. Maximal 50 Prozent der einmaligen Errichtungs- und Herstellungskosten werden in Form nicht zurückzahlender Zuschüsse gefördert.

Der Ausbau leistungsfähiger Datennetze ist ein wichtiges Signal für die peripheren Gebiete des ländlichen Raums. Eine flächendeckende Versorgung dieser Bereiche mit Breitband-Internet lässt Stadt und Land einander näher rücken. Sie fördert Wirtschaft, Tourismus und Landwirtschaft in gleicher Weise und bewahrt vor allem Frauen und junge Männer vor dem Pendeln oder der Abwanderung in die Stadt. In diesem Zusammenhang sehen Vertreter des ländlichen Raums die Forderung nach Infrastruktur-Gerechtigkeit als legitim an.

Der Breitband-Ausbau sichert auch die Zukunft der bäuerlichen Landwirtschaft in ihrer ganzen Vielfalt in Oberösterreich. Schon heute werden zahlreiche Betriebe im Nebenerwerb von Bäuerinnen geführt und bieten ein zusätzliches Standbein mit Initiativen wie Urlaub auf dem Bauernhof, Direktvermarktung, Seminarbäuerinnen, Schule auf dem Bauernhof und Green Care. Diese sehr dienstleistungsorientierten Sparten machen die digitale Anbindung an die Datennetze notwendig. Darüber hinaus kommen immer mehr Bäuerinnen aus nichtagrarischen Berufen: Ihnen ermöglicht ein leistungsfähiges Datennetz es, ihrer erlernten Tätigkeit auch auf dem Land nachzugehen. Die verstärkte Berücksichtigung des ländlichen Raums bei der Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Infrastruktur ist ein Schlüsselthema für die oberösterreichische Infrastrukturplanung.

**Breitband-Ausbau sichert die bäuerliche Landwirtschaft in ihrer Vielfalt**

## Future Business Austria Managerstudie: Fokus IKT

### Wichtigste Forderungen an die Politik im Bereich IKT

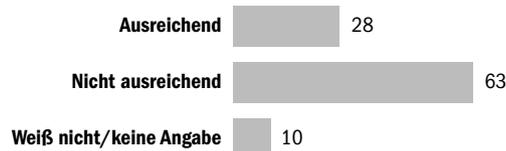
(in Prozent, rotierend vorgelesen; Rest auf 100 Prozent: Anderes, weiß nicht/keine Angabe)



Die repräsentative FBA-Umfrage durch Peter Hajek Public Opinion Strategies dokumentiert, dass oberösterreichische Führungskräfte größten Wert auf den Infrastrukturbereich IKT legen. Spitzenforderung ist mit Abstand der Infrastrukturausbau im ländlichen Raum (31 Prozent). Des Weiteren werden Investitionen in Leitungskapazitäten (20 Prozent) und der Ausbau von Cybersicherheit verlangt (18 Prozent). Danach folgt die Forderung nach steuerlichen Anreizen beim IKT-Ausbau in Unternehmen und nach einer stärkeren Integration von IKT im Bildungsbereich (je 12 Prozent).

### Investitionen in das Breitband-Internet

(in Prozent; Rest auf 100 Prozent: Weiß nicht/keine Angabe)



Beim wichtigen Thema der Investitionen in die Breitband-Infrastruktur erachten nur 28 Prozent der Befragten das eingesetzte Kapital als ausreichend. Für 63 Prozent genügt es nicht. Glasfaser spielt beim Breitband-Ausbau eine Schlüsselrolle: Nur ein Festnetz mit modernster Technologie verhindert auch Engpässe beim mobilen Breitband-Internet.

### Folgen mangelnder Investitionen in die Breitband-Technologie

(in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, spontane Angabe)

Basis: Anteil derer, die Verbesserungspotenziale beim Breitband sehen



Die konkreten Befürchtungen bei unzureichenden Breitband-Investitionen sind massiv: 37 Prozent der oberösterreichischen Manager warnen vor einem Zurückbleiben des Wirtschaftsstandortes im internationalen Wettbewerb. 26 Prozent erwarten ein Hemmnis für den Technologiefortschritt, 22 Prozent befürchten einen Rückgang der Forschungsquote. Weniger Auslandsinvestitionen prognostizieren 20 Prozent, einen Verlust von Arbeitsplätzen 16 Prozent.

### 300 Mio. Euro für Breitband-Ausbau im ländlichen Raum: viel zu spät, viel zu wenig?

(in Prozent)



Die von der Bundesregierung versprochene Breitband-Milliarde, von der 2016 300 Millionen in den ländlichen Raum fließen sollen, halten 57 Prozent eher für "viel zu spät und viel zu wenig". 31 Prozent distanzieren sich von dieser Aussage.

### Befürchteter wirtschaftlicher Schaden durch Internetausfall für 24 Stunden

(Mittelwert auf einer Skala von 1: "kein Schaden" bis 10: "enormer Schaden")



### Befürchteter Rückgang der Produktivität durch Internetausfall für 24 Stunden

(in Prozent; Mittelwert des befürchteten prozentuellen Rückgangs)



Die Wichtigkeit von IKT spiegeln auch die Antworten auf die Frage nach dem wirtschaftlichen Schaden durch einen Internetausfall für 24 Stunden

wider. Der aus den Angaben der Manager ermittelte Wert auf einer Skala von 1: kein Schaden bis 10: enormer Schaden beträgt 5,2. Der Rückgang der Produktivität aufgrund eines solchen Internetausfalls wird im Mittel auf 26,2 Prozent geschätzt. Einen Produktivitätsrückgang von bis zu 100 Prozent befürchten in einem solchen Fall sogar ein Viertel der Befragten.

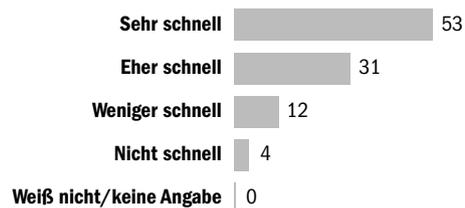
### Breitband-Angebot in Oberösterreich

(in Prozent)



### Internetverbindung des eigenen Unternehmens in Oberösterreich

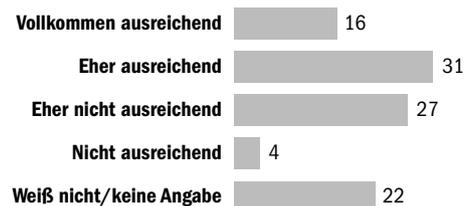
(in Prozent)



Zu Oberösterreich sind die Meinungen sehr positiv: 70 Prozent beurteilen den Breitband-Ausbau als "sehr" bzw. "eher gut". 21 Prozent finden ihn "weniger gut", nur 5 Prozent bewerten ihn mit "nicht gut". In der Folge berichten 84 Prozent, dass ihr Unternehmen eine ausreichend schnelle Internetverbindung hat ("sehr" bzw. "eher schnell"). Nur 4 Prozent präsentiert sich die Internet-Versorgung als "nicht schnell".

### Investitionen in Breitband-Internet in Oberösterreich

(in Prozent)



Fast die Hälfte der Befragten (47 Prozent) beurteilen die Investitionen in Breitband in Oberösterreich als ausreichend ("vollkommen"

bzw. "eher ausreichend"). 27 Prozent klassifizieren die Investitionen als "eher nicht", nur 4 Prozent sehen sie als "nicht ausreichend".

#### **Future Business Austria Empfehlungen: Fokus IKT**

Die Ergebnisse der quantitativen Managerbefragung werden durch die qualitativen Experteninterviews illustriert. Gemeinsam mit den anderen Erhebungen und Befunden des Future Business Austria Infrastrukturreport Oberösterreich ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Finanzierung des Breitband-Ausbaus in Österreich langfristig sicherstellen; die derzeit bekannten Breitband-Strategien auf nationaler und auf EU-Ebene laufen bis 2020 und darüber hinaus
- Bewusstseinsbildung zum Thema Breitband-Ausbau fördern
- Erfolgreichen Weg fortsetzen, Ausgaben für Breitband-Ausbau erhöhen
- Fördermittel an Player vergeben, die regional bzw. lokal für den Standort Oberösterreich die beste IKT-Versorgung gewährleisten
- Flächendeckenden „Last Mile“-Glasfaserausbau forcieren
- Länder besser in Entscheidung über Ausschüttung der Bundesförderung einbinden
- Flächendeckenden Ausbau unabhängig von Politik gemeinsam mit Marketplayern vorantreiben
- Investitionssicherheit schaffen (insbesondere mit Blick auf Open-Access-Verpflichtung)
- Um eine nahezu flächendeckende Vollversorgung mit mindestens 100 Megabit pro Sekunde zu erreichen, alle relevanten Informationen an einer Stelle zusammentragen, das erforderliche Know-how für einen schnellen, effizienten und nachhaltigen Breitband-Ausbau bündeln und somit einen kosteneffizienten Breitband-Ausbau ermöglichen
- Damit die Nutzung neuer digitaler Dienste auch im ländlichen Raum möglich ist und dieser nicht benachteiligt wird, den Infrastrukturausbau dort verstärken; denn die künftige Entwicklung des Internets als Mediendistributionsplattform steht unter dem Einfluss einer zunehmenden globalen Konnektivität, der massenhaften Verbreitung intelligenter Geräte sowie von Medienstreamingdiensten. Diese haben für spektakulär hohes Datenverkehrsaufkommen, größeres Ungleichgewicht beim Datenverkehr und variable Verkehrsmuster gesorgt.
- Vorkehrungen für die Verdichtung des Breitband-Netzes beim Ausbau von Kanal, Gas-, Wasser-, Stromleitungen sowie bei Sanierung bzw. Neuerichtung öffentlicher Straßen, Gehwege und Gebäude treffen; in der Bauordnung sollten verpflichtende Vorgaben für die Leitungsführung bzw. Leerverrohrungen in allen Baubereichen (Straße, Schiene, Gebäude etc.) konsequent umgesetzt werden
- Breitband-Internet entsprechend der starken Nachfrage weiter ausbauen; nur so kann Oberösterreich wirtschaftlich weiterhin prosperieren

## Quellen

- Academia Superior – Gesellschaft für Zukunftsforschung, <http://www.academia-superior.at>
- AGGM Austrian Gas Grid Management AG, <http://www.aggm.at>
- APA OnlineJournale, <http://www.journale.apa.at>
- APA-OTS Originaltext-Service GmbH, <http://www.ots.at>
- APG Austrian Power Grid AG, <http://www.apg.at>  
Netzentwicklungsplan 2014
- ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft,  
<http://www.asfinag.at>  
Infrastruktur-Investitionsprogramm 2015
- Austrian Business Agency – Österreichische Industrieansiedlungs- und  
WirtschaftswerbungsgmbH, <http://www.investinaustria.at>
- Austrian Mobile Power, Verein für Elektromobilität, <http://www.austrian-mobile-power.at>
- Austrian Wings – Österreichs Luftfahrtmagazin, <http://www.austrianwings.info>
- Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung,  
<http://www.austrocontrol.at>
- Bezirksrundschau Oberösterreich, Bezirksrundschau GmbH,  
<http://www.meinbezirk.at/oberoesterreich>
- Bundeskanzleramt Österreich, <http://www.bka.gv.at>  
Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung 2013-2018
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,  
<http://www.bmlfuw.gv.at>  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at>  
Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, <http://www.bmwf.gv.at>  
Elektromobilität in Österreich, Szenario 2020 und 2050  
Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <http://www.bmvit.gv.at>  
Breitband-Offensive – Masterplan zur Breitbandförderung  
Breitbandstrategie 2020  
Smart Grids Pionierregion Oberösterreich, <http://www.energiesystemederzukunft.at>  
Statistik-Straßenverkehr 2015  
Verkehrsprognose Österreich 2025+
- Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, <http://www.bmwf.gv.at>  
Energiestatus Österreich 2014
- Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, <http://www.bmwf.gv.at>  
Bundesministerium für Finanzen, <http://www.bmf.gv.at>  
Wirtschaftsbericht Österreich 2014
- Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, <http://www.bmwf.gv.at>  
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,  
<http://www.bmlfuw.gv.at>  
Energiestrategie Österreich
- Business Upper Austria – OÖ Wirtschaftsagentur GmbH, <http://www.biz-up.at>  
Standort- und Technologiebericht, Oberösterreich 2012
- CISMO Clearing Integrated Services and Market Operations GmbH, <http://www.cismo.com>  
<http://www.energynewsmagazine.at>
- Der Standard, <http://derstandard.at>
- Die Macher – Das Wirtschaftsmagazin, <http://www.diemacher.at>
- Die Presse, <http://diepresse.com>
- EHG Ennshafen GmbH, <http://www.ennshafen.at>
- Energie AG Oberösterreich, <http://www.energieag.at>  
Geschäftsbericht 2013/2014

- Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft (E-Control), <http://www.e-control.at>
- FEEI – Fachverband der Elektro- und Elektronikindustrie, <http://www.feei.at> <http://www.smartgrids.at>
- Flughafen Linz GesmbH, <http://www.flughafen-linz.at>
- Format, news network internet service GmbH, <http://www.format.at>
- INFOTECH EDV-Systeme GmbH, <http://www.infotech.at>
- Info Technologie Verlag GmbH, <http://www.computerwelt.at>
- Institut Wirtschaftsstandort Oberösterreich, <http://www.iwsooe.at/>
- Interessengemeinschaft Windkraft Österreich, <http://www.igwindkraft.at>
- ITC, Informationstechnologie Cluster, <http://www.itcluster.at>
- Klima- und Energiefonds, <http://www.klimafonds.gv.at>  
Smart Cities, <http://www.smartcities.at>  
Linz2050, Smart City Linz – A High Level Approach Towards An Integrated Energy Vision 2050, Roadmap 2020 and Action Plan 2015, Projektbeschreibung bei Einreichung, Publizierbarer Endbericht  
Smart City Marchtrenk, Smart Energy Solutions For The Urban Region Marchtrenk, Projektbeschreibung bei Einreichung  
SMARChTrenk, Smart Energy Solutions For The Urban Region Marchtrenk, Publizierbarer Endbericht
- Land Oberösterreich, Amt der Oö. Landesregierung, <http://www.land-oberoesterreich.gv.at>  
Bericht des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten betreffend das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008 (GVK-OÖ 2008)  
Breitband-Offensive für OÖ, (Information zur Pressekonferenz, LR Dr. Michael Strugl, Prof. DI Robert Kolmhofer, DI Horst Gaigg)  
Energiebericht zum O.Ö. Energiekonzept, Berichtsjahr 2013  
Erster Zwischenbericht über die Ergebnisse der S-Bahn-Studie (Information zur Pressekonferenz, LH-Stv. Reinhold Entholzer)  
Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz  
Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008  
Neue Breitband-Förderung für KMUs des Landes OÖ – schnelles Internet für Oberösterreich (Information zur Pressekonferenz, Wirtschafts-Landesrat Dr. Michael Strugl)  
Vorläufige Energie Bilanz 2014 (Pressekonferenz mit LR Anschober und DI Dr. Gerhard Dell, Energiebeauftragter Land OÖ)
- Land Oberösterreich, Büro Landeshauptmann-Stellvertreter, Ing. Reinhold Entholzer, <http://www.reinhold-entholzer.at>
- Land Oberösterreich, Büro Landeshauptmann-Stellvertreter, Franz Hiesl, <http://www.hiesl.at>  
Investitionen in das oö. Landesstraßen- und Autobahnnetz:  
Präsentation des Bauprogramms 2015
- LINZ AG für Energie, Telekommunikation, Verkehr und Kommunale Dienste, <http://www.linzag.at>  
Geschäftsbericht 2014
- LOGISTIK express – Fachmedium für Logistik, <http://www.logistik-express.com>
- Netz Oberösterreich GmbH, <http://www.netzgmbh.at>
- Neues Volksblatt, Oberösterreichische Media Data Vertriebs- und Verlags GmbH, <http://www.volksblatt.at>
- Oberösterreichischer Landesrechnungshof, <https://www.lrh-ooe.at>
- Oberösterreichische Technologie- und Marketinggesellschaft m.b.H., <http://www.tmg.at>
- Oberösterreichische Volkspartei, <http://www.oevp-linz.at>  
Pressekonferenz, ÖVP Linz, Verkehrsstatistik Wasserstraße Donau

- ÖBB-Holding AG, <http://www.oebb.at>
- ÖBB-Infrastruktur AG, <http://www.oebb.at>
- Oekonews.at, Holler Communications c/o HOLLER GesmbH, <http://www.oekonews.at>
- Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency, <http://www.energyagency.at>
- Österreichischer Rechnungshof, <http://www.rechnungshof.gv.at>  
Bericht des Rechnungshofes. Aktionsplan Erneuerbare Energie
- Österreichischer Rundfunk ORF, <http://www.orf.at> <http://ooe.orf.at>
- Oesterreichs Energie – Interessenvertretung der österreichischen E-Wirtschaft, <http://www.oesterreichsenergie.at>
- OÖ Energiesparverband, <http://www.energiesparverband.at>
- OÖ. Online GmbH & Co. KG, <http://www.nachrichten.at>
- OÖ Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG, <http://www.ooevv.at>
- Parlament der Republik Österreich, <http://www.parlament.gv.at>
- Rat der Europäischen Union, <http://www.consilium.europa.eu>  
Council conclusions on the European Union Strategy for the Danube Region, 2011
- RTR Rundfunk & Telekom Regulierungs-GmbH, <http://www.rtr.at>
- Schiene OÖ GmbH, <http://www.schiene-ooe.at>
- Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenmarktregulierung mit beschränkter Haftung (Schienen-Control GmbH), <http://www.schienencontrol.gv.at>
- Stadtkommunikation Linz, Magistrat der Landeshauptstadt Linz, <http://www.linz.at>
- Statistik Austria – Bundesanstalt Statistik Österreich, <http://www.statistik.gv.at>
- Telekom Austria AG, <http://www.telekomaustria.com> <http://www.einfachbreitband.at>
- Telekurier Online Medien GmbH & Co KG, <http://www.kurier.at>
- Umweltbundesamt GmbH, <http://www.umweltbundesamt.at>  
Elektromobilität in Österreich, Szenario 2020 und 2050
- Verkehr – Int. Wochenzeitung für Transport, Logistik, Wirtschaft, Bohmann Druck & Verlag GmbH & Co. KG, <http://www.verkehr.co.at>
- via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, <http://www.via-donau.org> <http://www.lebendige-wasserstrasse.at>  
DoRIS – Donau River Information Services  
Handbuch der Donauschifffahrt  
Jahresbericht Donauschifffahrt in Österreich 2013
- voestalpine AG, <http://www.voestalpine.com>
- WESTbahn Management GmbH, <http://www.westbahn.at>
- WirtschaftsBlatt Medien GmbH, <http://wirtschaftsblatt.at>
- Wirtschaftskammer Oberösterreich WKOÖ, <http://wko.at/ooe>
- Wirtschaftskammer Oberösterreich, Sparte Information und Consulting, Unternehmensberatung, Buchhaltung und Informationstechnologie, Fachgruppe, <http://www.ubit.or.at>
- Wirtschaftskammer Österreich WKO, <http://portal.wko.at>
- Wirtschaftsuniversität Wien, Institut für Transportwirtschaft und Logistik (<http://epub.wu.ac.at>)  
Endbericht: "Bedeutung der österreichischen Regionalflughäfen – Analyse der Bedeutung auf die Region sowie die umliegenden Unternehmen: Regionalflughafen Linz", Autoren: Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer, Mag. Maria Dieplinger, Mag. Peter Oberhofer

## Wissenschaftliches Experten-Board



**Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schneider**  
**Ordentlicher Universitätsprofessor**  
**Institut für Volkswirtschaftslehre,**  
**Johannes Kepler Universität Linz**



**Dr. Peter Hajek**  
**Managing Partner**  
**Peter Hajek Public Opinion Strategies GmbH**

Der oberösterreichische Infrastrukturreport 2015 ist den oberösterreichischen Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Politik gewidmet. Er soll als Wegweiser beim Ergreifen zukunftssträchtiger Maßnahmen im Bereich Infrastruktur dienen und so die nachhaltige Stärkung des Wirtschaftsstandortes Oberösterreich unterstützen.

