



Wachstum braucht Mobilität, Mobilität braucht Wege!

Jetzt Korridore der Zukunft für Oberösterreich sichern

November 2012



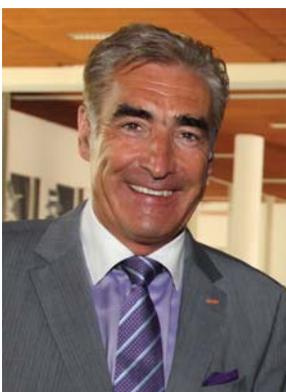
Dr. Rudolf Trauner
Präsident der WKO Oberösterreich

„Um in Oberösterreich die Arbeitsplätze und den Wohlstand auf Dauer zu gewährleisten, brauchen wir leistungsfähige Verkehrsverbindungen. Es gilt, rechtzeitig die Korridore für die Mobilität zukünftiger Generationen zu sichern!“



Spartenobmann KommR DI Günter Rübiger
Obmann der Sparte Industrie der WKOÖ

„Wir müssen uns beim Schienenausbau an internationalen Benchmarks orientieren und die Reisezeiten drastisch verkürzen. Damit können wir auch die internationalen Flughäfen schneller erreichen!“



Johannes Hödlmayr MBA
Obmann der Sparte Transport und Verkehr der WKOÖ

„Die Mobilitätsbedürfnisse werden weiter zunehmen. Alle Verkehrsträger und ihre Verknüpfungen insbesondere durch trimodale Knoten müssen - aufeinander abgestimmt - bestmöglich ausgebaut werden. Daher sind auch Investitionen in ein modernes Straßennetz ebenso unerlässlich, wie die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau!“

Inhalt

Korridore für die Mobilität zukünftiger Generationen jetzt sichern	1
Hauptverkehrsachsen sind Bindeglieder im zusammenwachsenden Europa	1
Verkehrsinfrastruktur ist der Blutkreislauf unserer Wirtschaft	2
Strategische Planung sichert wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort	2
Neues Konzept der WKOÖ zeigt Wege für die Mobilität der Zukunft	4
Korridore für die Schiene sichern und die Schienenanbindung zum Flugverkehr beschleunigen	5
Wir müssen uns an internationalen Benchmarks orientieren	6
Forderungen für den Schienenausbau in Ost-West-Richtung	7
Forderungen für den Schienenausbau in Nord-Süd-Richtung	8
Korridore für Straßen sichern, Donauausbau und Straßenanbindung zum Flugverkehr beschleunigen	9
Forderungen für den Straßenausbau	10
Rhein-Main-Donau als leistungsfähige Hauptachse ausbauen	11
Hier muss die Wasserstraße Donau ausgebaut werden	12
Grafiken: Die prioritären Ausbaumaßnahmen in OÖ	
Korridore für leistungsfähiges Schienennetz sichern	
Korridore für leistungsfähiges Straßennetz sichern	

Korridore für die Mobilität zukünftiger Generationen jetzt sichern

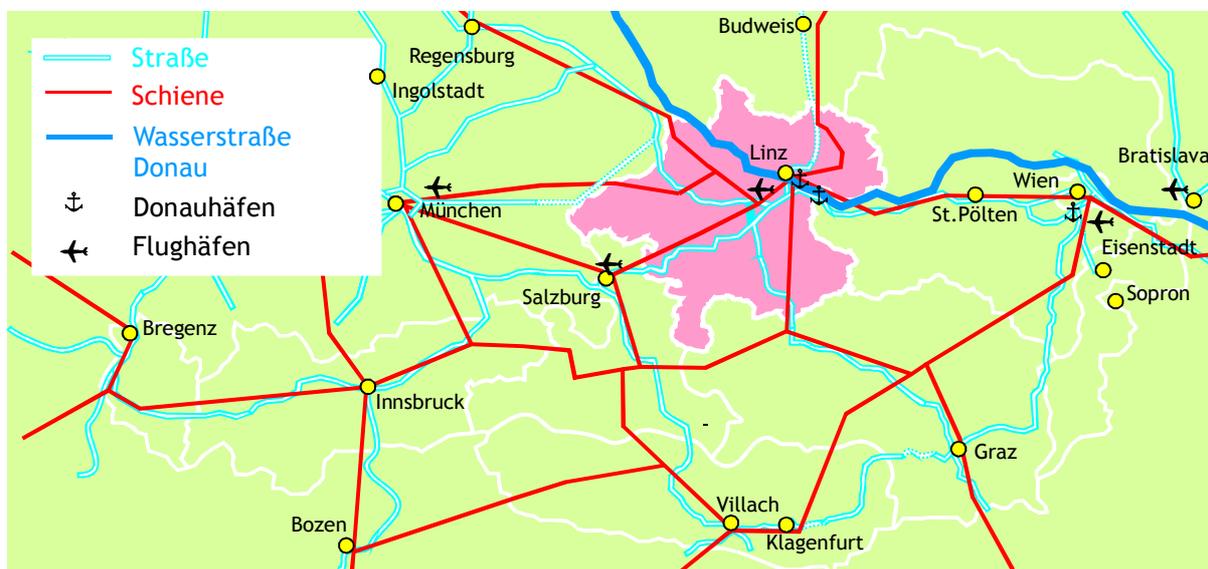
Oberösterreich ist der mit Abstand führende Wirtschafts- und Produktionsstandort in Österreich. 2011 wird für unser Bundesland ein Wirtschaftswachstum von über 3 Prozent prognostiziert. Damit erweist sich unser Bundesland erneut als Wachstumslokomotive der Republik Österreich. Mit der niedrigsten Arbeitslosenrate in Österreich von 3,6 Prozent und mit knapp 621.000 Beschäftigten im September (so viele Menschen in Beschäftigung gab es noch nie zuvor im Monat September), können wir in Oberösterreich auf einer positiven Grundlage aufbauen.

Um die erarbeitete Position weiterhin ausbauen zu können, sind bestmögliche Verkehrs- und Mobilitätsanbindungen innerhalb Oberösterreichs und zu internationalen Märkten ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Dies gilt im Personen- und Güterverkehr sowie für alle Verkehrsträger gleichermaßen. Wichtig ist auch die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander, also die Verknüpfung von Straße, Schiene, Wasserstraße und Luft zur Sicherung der Intermodalität.

Hauptverkehrsachsen sind Bindeglieder im zusammenwachsenden Europa

Oberösterreich hat mehrere Hauptverkehrsachsen und ist damit auf Straße und Schiene in allen Himmelsrichtungen mit seinen Nachbarregionen verbunden. Die Lage an der Wasserstraße Donau, und damit am transkontinentalen Rhein-Main-Donau-Kanal, eröffnet zusätzliche Chancen. Durch diesen ist unser Bundesland einerseits mit der Nordsee und andererseits mit dem Schwarzen Meer sowie dem Mittelmeer verbunden. Für unsere Exportwirtschaft ist die Anbindung an die

Überseehäfen Europas ein besonderes Anliegen. Die Donau verbindet 10 Staaten und hat von allen Verkehrsträgern die größten Kapazitätsreserven für die steigende Mobilitätsnachfrage im Güterverkehr. 5 Flughäfen liegen im direkten Erreichbarkeitsbereich Oberösterreichs und sichern damit die Anbindung unseres Bundeslandes an den internationalen Flugverkehr. Nachfolgende Grafik verdeutlicht die zentrale verkehrsgeografische Lage Oberösterreichs:



Verkehrsinfrastruktur ist der Blutkreislauf unserer Wirtschaft

Unsere Wirtschaft ist auf eine moderne Infrastruktur genauso angewiesen wie unser Körper auf einen verlässlichen Blutkreislauf. Investitionen in Infrastruktur sind Investitionen in den Wohlstand von morgen. Der heimische Wirtschaftsstandort braucht deshalb exzellente Netze für Verkehr, Energie und Telekommunikation.

Eine wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Zahlreiche Studien der Europäischen Union belegen auch: Je besser ein Standort infrastrukturell erreichbar ist, desto höher ist in der Regel das Regionalprodukt pro Einwohner. Die regionale Infrastrukturausstattung hat beispielsweise auch signifikante, positive Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft, sie si-

chert somit Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand.

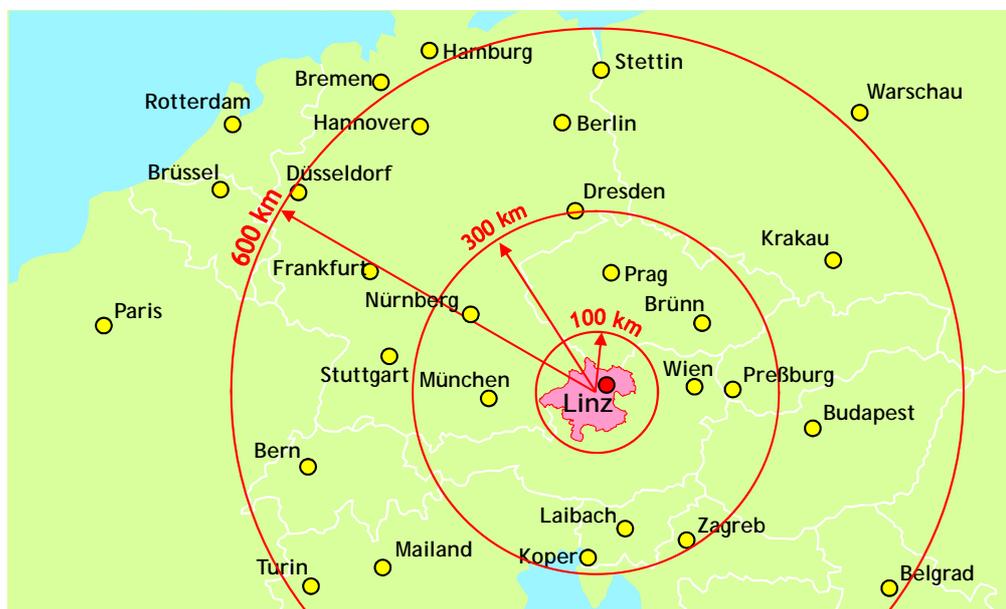
Speziell für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich ist die Verkehrsinfrastruktur von weitreichender Bedeutung: Oberösterreich ist mit einer Warenexportquote von beinahe 60 Prozent international besonders stark verflochten. Allein nach Deutschland, unserem Exportmarkt Nr. 1, wurden von Oberösterreich im Jahr 2010 Waren im Wert von rund 11 Mrd. Euro auf der Straße, der Schiene, per Luftfracht und auf der Donau geliefert.

Ein klares Ja zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Produktionsstandort Österreich erfordert daher ein klares Ja zur Mobilität und damit zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Strategische Planung sichert wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort

Vor über 20 Jahren, mit dem Fall des Eisernen Vorhangs, und der beginnenden Ostöffnung, ist Österreich von einer Randlage ins Herz Europas gerückt. Die Erweiterung der EU in Richtung Zentral- und

Osteuropa haben unserer Exportwirtschaft neue Heimmärkte erschlossen. Die folgende Graphik verdeutlicht den unmittelbaren Aktionsradius der heimischen Betriebe:



Aktionsradien von 100 , 300 und 600 Kilometern bilden gleichsam natürliche Mobilitätsgrenzen:

- Bis rund 100 km reicht die Nahverkehrszone, innerhalb der auch tägliches Pendeln noch üblich ist.
- Bis zu einer Entfernung von ca. 300 km ist es möglich, mit dem Lkw an einem Tag hin und zurück zu kommen.
- Bei entsprechendem Ausbau der Schiene sollte es im Personenverkehr möglich sein, an einem Tag ein etwa 600 km entferntes Ziel zu erreichen und am selben Tag wieder zurück zu sein.

Im Jahr 1989 exportierte Österreich Waren im Wert von 3,1 Mrd. Euro nach Mittel- und Osteuropa. Im Jahr 2010 waren es bereits 23 Mrd. Euro, 2011 werden es laut Prognosen der Außenwirtschaftsorganisation rund 25 Mrd. Euro sein. Entwicklungen wie diese erfordern Langfristdenken und strategische Ansätze in der Verkehrsinfrastrukturplanung.

Für Oberösterreich werden in Zukunft Übersee-Märkte noch wichtiger werden, weil ein immer größerer Anteil des Weltwirtschaftswachstums laut dem Internationalen Währungsfonds außerhalb der EU-27 erwirtschaftet wird (2011 erstmals über 80 Prozent, Tendenz steigend). Im Exportbereich haben wir uns deshalb auch ambitionierte Ziele gesetzt: Bis zum Jahr 2020 soll der Anteil der Übersee-Exporte an den gesamten Warenexporten von derzeit 18 auf 25 bis 30 Prozent gesteigert werden.

Der rasant wachsenden Vernetzung der Wirtschaftsräume muss auch hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Verkehrswege Rechnung getragen werden. Der Ausbau bestehender - und vor allem der Bau neuer - Verkehrsinfrastrukturen erfordert eine lange Vorbereitungszeit. Daher ist es notwendig, insbesondere die Trassen für künftig erforderliche Verkehrsverbindungen freizuhalten. Auch mit den Planungen muss rechtzeitig begonnen werden. Für Oberösterreich wird beispielsweise die Anbindung an die wichtigsten Übersee-Häfen in Europa (Rotterdam, Koper, Hamburg, Antwerpen) noch bedeutsamer werden.

Die Korridore für die Mobilität zukünftiger Generationen müssen wir jetzt sichern!

Neues Konzept der WKOÖ zeigt Wege für die Mobilität der Zukunft

Maßgeblich für die Umsetzung der im Konzept der WKOÖ enthaltenen Vorschläge ist die koordinierte Vorgehensweise auf EU-, Bundes-, Landes- und Gemeindeebene und der an Oberösterreich angrenzenden Regionen.

Maßgebliche strategische Eckpfeiler sind:

- Optimierung der Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße Donau und Flughäfen für den Personen- und den Güterverkehr
- Ausbau, Schließung von Lücken und Beschleunigung der Verbindungen zwischen den Verkehrsknoten, zwischen Oberösterreich und den Exportmärkten in Europa und zwischen Oberösterreich und den Seehäfen an Nord- und Ostsee, am Mittelmeer und am Schwarzen Meer

In Bezug auf die einzelnen Verkehrsträger weist das neue Verkehrsinfrastruktur-Konzept unter anderem folgende konkrete Meta-Ziele auf:

- Schiene für den Personenverkehr beschleunigen: In Ost-West-Richtung auf mindestens 200 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bis Frankfurt und bis Budapest, in Nord-Süd-Richtung auf mindestens 160 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bis Prag und bis Laibach, verbunden mit Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen für den Güterverkehr
- Straße für den regionalen Wirtschafts- und Personenverkehr im Umkreis von etwa 100 km ausbauen
- Wasserstraße Donau auf eine durchgängige und ganzjährig gesicherte Abladetiefe von 2,50 m ausbauen, damit die Pünktlichkeit von Container-Linienerverkehr und die bestmögliche Auslastbarkeit von Massengut-Schiffen gesichert sind
- 5 Flughäfen (Linz, Salzburg, München, Wien, Bratislava) von Linz aus auf der Schiene in maximal 1 Stunde und 30 Minuten erreichen.

Korridore für die Schiene sichern und die Schienenanbindung zum Flugverkehr beschleunigen

Häufig verlangen Politik und Öffentlichkeit von der Wirtschaft die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene. Auch im Personenverkehr ist die vermehrte Nutzung der Bahn als Alternative zum Pkw erklärtes Ziel praktisch aller Verkehrskonzepte der Öffentlichen Hand. Damit das möglich sein kann, muss aber die Schiene zuerst konkurrenzfähig gegenüber der Straße werden. Grundvoraussetzung dafür ist eine gut ausgebauten Schienen-Infrastruktur, denn

ohne diese können weder die Angebote im Personenverkehr noch Logistik-Angebote auf bzw. unter (Mit-)Nutzung der Schiene attraktiv sein.

Vielfach entsprechen die Erreichbarkeiten und Reisezeiten zwischen Österreich und seinen Nachbarregionen bei weitem noch nicht internationalen Standards: Sie sind zu langsam, wie folgender Reisezeitvergleich zeigt:

Personenzugverbindungen ab Linz

	DERZEIT				ZIEL	
	km ¹	Dauer (hh:min)	km/h	Fahrten/Tag	Dauer (hh:min)	km/h
		min.	Durchschnitt	1 Richtung		
Wien Hbf.	190	01: 30	126,67	17	00:57	200
Schwechat	211	02: 14	94,48	8	01:03	200
Bratislava	279	03: 13	86,74	6	01:23	200
Bratislava Flgh.		03:35 (Derzeit keine direkte Zugverbindung)				200
Budapest	459	04: 39	98,71	11	02:17	200
München Hbf. via Simbach	239	02:55	81,94	1	01:11	200
München Flgh.						
via Salzburg	297	03:33	83,66	5	01:29	200
via Simbach	256	04:19	59,31	1	01:16	200
via Passau	321	03:30	91,71	12	01:36	200
Passau	111	01: 06	100,91	7	00:33	200
Regensburg	229	02: 15	101,78	7	01:08	200
Nürnberg	333	03: 08	106,28	6	01:39	200
Budweis	128	02: 07	60,47	1	00:48	160
Prag	301	05: 05	59,21	1	01:52	160
Graz	249	03: 22	73,96	1	01:33	160
Laibach via Spielfeld	482	07: 05	68,05	3	03:00	160

Wir müssen uns an internationalen Benchmarks orientieren

Auch ohne Standards von Japan oder China mit Personenzugverbindungen mit weit über 200 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit als Maß anzulegen, liegen die Bahnverbindungen Österreichs im internationalen Vergleich hinten. Nicht

einmal die Hauptverbindung auf der Westbahn nach Wien kann hier halbwegs mithalten, geschweige denn die Verbindungen nach Norden über Budweis nach Prag und nach Süden über Graz nach Laibach.

Best Practice: Personenzugverbindungen International

	DERZEIT			
	km ¹⁾	Dauer (hh:min)	km/h	Fahrten / Tag
		min.	Durchschnitt	
Mailand - Rom	577 02:	45	209,82	6
London - Brüssel	372 01:	59	187,56	3
London - Paris	486 02:	15	216,00	6
Marseille - Paris	750 03:	03	245,90	5
Tokio - Aomori	675 03:	00	225,00	2
Shanghai - Hanghou	200 00:	45	266,67	25

Mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wien wurde in den letzten Jahren zwar mit einer wichtigen Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur Österreichs begonnen, der Ausbau geht allerdings sehr langsam von statten. Z. B. ist für das wichtige Stück zwischen Linz und Wels derzeit im aktuellen Rahmenplan der ÖBB als Planungsende erst 2016 vorgesehen - und das, obwohl ja die Trasse bereits festgelegt wurde.

Auch Richtung Norden sind Verbesserungen in Aussicht: Erst im Frühjahr 2011 startete die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Ausbau der Summerraubahn. Bis Ende 2015 sollten der vorgesehene zweigleisige Ausbau bis St. Georgen an der Gusen und die Bahnhofsumbauten in Lungitz, Gaisbach -Wartberg, Kefermarkt, Freistadt und Summerau insbesondere mit einer Verlängerung der Bahnhofsgleise zur Sicherstellung der

Begegnungs- und Überholmöglichkeit für Güterzüge abgeschlossen sein.

Diese Maßnahmen werden aber nicht ausreichen, um die Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr wesentlich attraktiver zu machen. In Richtung Westen und Nordwesten reduzieren enge Kurvenradien und große Steigungen die Geschwindigkeit von Personenzügen, Güterzüge leiden unter Kapazitätsengpässen im Schienennetz, Oberösterreichs Zugänge zu den Nordseehäfen, wie insbesondere zu Österreichs wichtigsten Exporthafen Hamburg, sind an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt.

Besonders problematisch ist die Verbindung nach Süden über die Pyhrnbahn: Diese spielt aufgrund der langen Reisezeiten mit einer praktisch doppelt so langen Reisezeit zwischen Linz und Graz in Relation zum PKW im überregionalen Personenverkehr praktisch keine Rolle.

Für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich ungleich problematischer ist allerdings die Einschränkung im Güterverkehr: Der slowenische Mittelmeerhafen Koper ist im Jahr 2009 zum zweitwichtigsten Exporthafen Österreichs nach Hamburg aufgestiegen. Exporte in Anrainerstaaten des Mittelmeers, wie insbesondere die Türkei und in den Nahen, Mittleren und Fernen Osten sind über Koper im Durchschnitt um ganze 7 Tage kürzer unterwegs als über einen Nordseehafen.

Mitentscheidend für die Qualität eines Wirtschaftsstandortes ist auch seine Anbindung an den internationalen Linienflugverkehr. Dazu sind einerseits natürlich bestmögliche Linienflugverbindungen direkt ab Linz erforderlich, die Erfahrungen der letzten Jahre haben aber gezeigt, dass solche Verbindungen zum Teil nicht von dauerhaftem Bestand sind.

Für den Reisenden ist es daher ebenfalls wichtig, möglichst rasch und bequem zu anderen Flughäfen zu kommen, um das dortige Linienflugangebot nutzen zu können. Vor allem im Geschäftsreiseverkehr wird derzeit bereits häufig vor allem

nach Wien und München gefahren und erst ab dort geflogen.

Wir wollen daher auch beschleunigte Verbindungen zu den Nachbarflughäfen und vom ÖÖ. Zentralraum aus im Rahmen des Trans europäischen Netzes der EU (TEN) auf der Schiene in maximal 1 Stunde und 30 Minuten 5 Flughäfen erreichen: Linz, Salzburg, München, Wien und Bratislava:

Wir wollen daher, dass die Schiene für den Personenverkehr beschleunigt wird:

- in Ost-West-Richtung auf mindestens 200 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bis Frankfurt und bis Budapest
- in Nord-Süd-Richtung auf mindestens 160 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bis Prag und bis Laibach
- verbunden mit entsprechenden Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen für den Güterverkehr.

Forderungen für den Schienenausbau in Ost-West-Richtung

Ziel muss der Ausbau für eine Durchschnittsgeschwindigkeit im Personenverkehr von mindestens 200 km/h sein.

- Raschestmöglicher viergleisiger Ausbau der Westbahn im Rahmen des TEN-Korridors 17 zwischen Linz und Wels inklusive direkter Anbindung des Blue Danube Airport Linz und Ausbau der Westbahn im Osten über Wien hinaus via Bratislava nach Budapest im Rahmen des TEN-Korridors 22, um die Engpassstelle der Überschneidung der Westbahn einerseits und der Verbindung Innsbruck- und Pyhrnbahn andererseits zu entschärfen.

- Mitaufnahme der Schienenverbindung Wels - Passau - Nürnberg - Frankfurt am Main in das TEN-Netz als Lückenschluss zwischen den TEN-Schienenkorridoren Nr. 1 (Nürnberg) und Nr. 24 (Frankfurt am Main) einerseits und Nr. 17 (Wels) andererseits und Ausbau als TEN-Strecke, weil das im Güter- wie im Personenverkehr die Hauptverbindung zu den Wirtschaftszentren unseres wichtigsten Außenhandelspartners Deutschland und den bedeutendsten Überseehäfen für Österreich an der Nordsee ist.

Wachstum braucht Mobilität, Mobilität braucht Wege!

- Teilung des TEN- Korridors N r. 1 7 zwischen München und Wels und Führung der im Zuge des viergleisigen Ausbaues der Westbahn geplanten 2 zusätzlichen Gleise über Neumarkt-Kallham, Braunau und den Flughafen München „Franz Josef Strauß“ nach München inklusive Elektrifizierung der Strecke und

inklusive auch einer leistungsfähigen Nordumfahrung München, weil das die direkte Verbindung zwischen dem ÖÖ. Zentralraum und der Hauptstadt des Nachbarn Freistaat Bayern, München, ist. Auch historisch gesehen war das im 19. Jahrhundert die Hauptverbindung zwischen Wien, Linz und München.

Forderungen für den Schienenausbau in Nord-Süd-Richtung

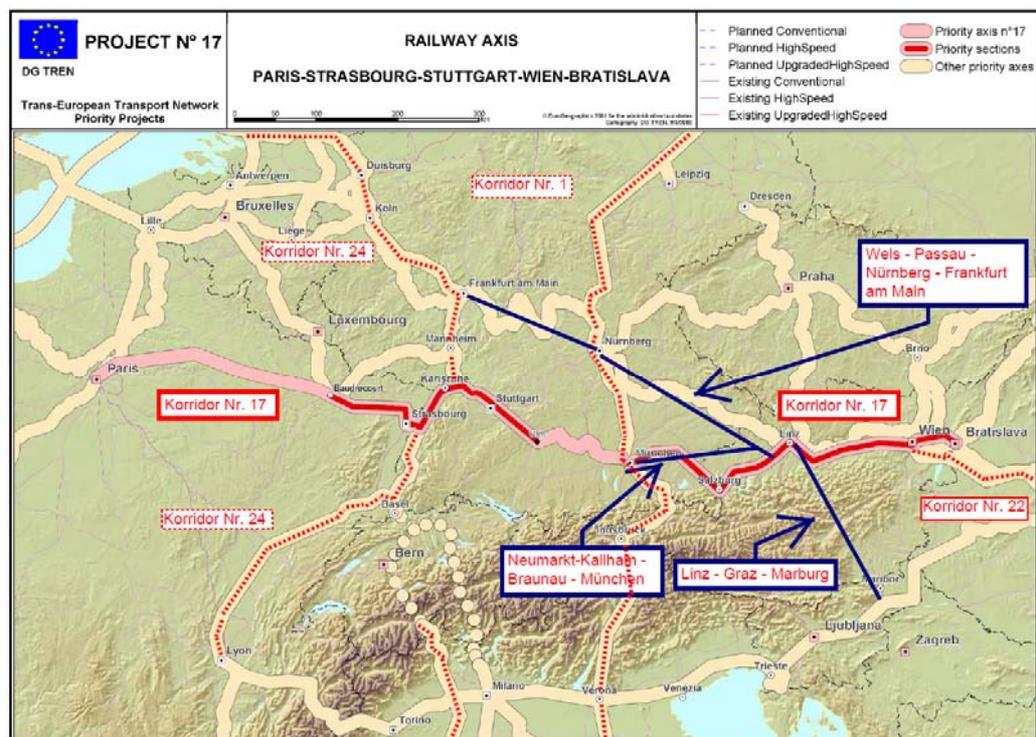
Lange vor dem Eisenbahnzeitalter hatte diese zentral durch ÖÖ verlaufende Verbindung schon entscheidende Bedeutung, zuerst als Salz- und Eisenstraße, dann als Pferdeisenbahn. Diese zentrale europäische Eisenbahnverbindung muss wieder zu ihrer historischen Bedeutung zurückfinden, damals wie heute verbindet sie bedeutende Regionen Europas.

Ziel muss daher der Ausbau für eine Durchschnittsgeschwindigkeit im Personenverkehr von mindestens 160 km/h sein, verbunden mit Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen für den Güterverkehr.

- Ausbau der Summerauerbahn als TEN-Strecke inklusive einer zusätz-

lichen Schnellbahnstrecke vom Linzer Hauptbahnhof durch das Stadtgebiet Linz mit Donauquerung über Treffling und Gallneukirchen bis Pregarten und dortige Anschluss an die Summerauerbahn

- Ausbau der Pyhrnbahn als TEN-Strecke durch die Verlängerung des Teilabschnittes Prag - Linz des Korridors Nr. 22 vom derzeitigen Ende bei Korridor 17 (Linz) nach Süden über Graz zum Korridor Nr. 6 nach Marburg inklusive Beschleunigungsmaßnahmen und dem Bau eines neuen Bosrucktunnels und inklusive der Beschleunigung der Ennstalstrecke zwischen Selzthal und der Westbahn bei St. Valentin



Korridore für Straßen sichern, Donauausbau und Straßenanbindung zum Flugverkehr beschleunigen

Die Straße ist die unersetzbare Basis zur Erfüllung der Mobilitätsanforderungen der heimischen Bevölkerung und der heimischen Wirtschaft. Und sie wird es auch in Zukunft sein, denn, egal, wie wir in Zukunft mobil sein werden, also insbesondere, mit welcher Antriebsenergie: Bevölkerung und auch Wirtschaft werden sich die individuelle Mobilität nicht nehmen lassen.

Abzulehnen ist in diesem Zusammenhang die zunehmende Tendenz, durch lokale Fahrverbote den Güterverkehr zu großen Umwegen zu zwingen: Die Lkw der gewerblichen Verkehrswirtschaft fahren ebenso wenig wie jene aus dem Bereich des Werkverkehrs zum Spaß. Jeder Transport erfolgt aufgrund eines Auftrages, denn Transport ist nicht Selbstzweck sondern Mittel zum Zweck.

Einmal mehr ist deshalb in Erinnerung zu rufen, dass nicht die Verkehrswirtschaft alleine Lkw unterhält, sondern alle Bereiche der Wirtschaft, also vor allem haben Unternehmen des Handels, der Industrie und auch im Gewerbe und Handwerk selbst Lkw. Nutznießer des Lkw sind wir alle, also die gesamte Bevölkerung und die gesamte Wirtschaft.

Jeder Exportschlager und alle Produkte aus heimischer Erzeugung müssen zu ihren Absatzmärkten bzw. zum Konsumenten gelangen. Das erfordert Transport. Das Motto der Transporteur lautet nicht umsonst: „Wir bringen, was Sie täglich brauchen.“

Alle Lkw und Sattelkraftfahrzeuge fahren dann, wenn Bevölkerung und Wirtschaft etwas brauchen, und dort, wo die Transporte für die heimische Bevölkerung und Wirtschaft am effizientesten durchgeführt werden können. Lokale Lkw-Fahrverbote

zwingen zum Teil zu großen Umwegen. Das ist teuer für den Nutznießer des Transportes, also die heimische Bevölkerung und die heimische Wirtschaft. Umwege belasten andere und meistens mehr Straßenanrainer. Jeder Mehr-Kilometer belastet auch die Umwelt, weil er ein Mehr an Abgasemissionen bedeutet.

Es ist „Kirchturm-Denken“, wenn man den Verkehr der Nachbarn nicht vor seiner Haustüre will, selbst aber sehr wohl an dessen Haustür vorbei fährt. Die WKOÖ ruft deshalb dazu auf, dieses Thema sachlich und mit Blick über den eigenen Gartenzaun hinweg zu diskutieren: Wir alle gemeinsam brauchen bestmöglich ausgebaute Straßen, wir müssen sie auch gemeinsam und partnerschaftlich benützen.

Der Ausbauzustand der Hauptverkehrsachsen auf der Straße in Oberösterreich ist sehr unterschiedlich. Mit der Generalerneuerung der Westautobahn, dem Lückenschluss bei der Pyhrn Autobahn, der Welser Westspange und der B 309 zur Anbindung der drittgrößten Stadt Oberösterreichs, Steyr, an die Westautobahn wurden in den letzten Jahren wichtige Meilensteine der Weiterentwicklung unserer Straßeninfrastruktur realisiert.

Weitere wichtige Projekte wurden begonnen, wie insbesondere der Bau der S 10 Mühlviertler Schnellstraße und die Generalsanierung der A 8 Innkreis Autobahn.

Nach wie vor aber besteht Verbesserungsbedarf für die Mobilität unserer Wirtschaft und unserer Bevölkerung, wie die täglichen Staumeldungen im Rundfunk beweisen.

Die steuerzahlenden Autofahrerinnen und Autofahrer, egal ob Privatpersonen oder

Unternehmen, haben ein Anrecht darauf, dass ihre verkehrsspezifischen Steuern in einem höheren Ausmaß als derzeit zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Immerhin zahlen in Österreichs Autofahrer pro Jahr über 13 Milliarden EURO an verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben.

Um die Qualität des Wirtschaftsstandortes Oberösterreich zu sichern, sind daher weitere Verbesserungen bei allen Verkehrsträgern erforderlich, auch im hochrangigen Straßennetz.

Dies betrifft einerseits den Ausbau bestehender Straßenverbindungen, anderer

seits als Lückenschluss auch völlig neue Neubaustrecken, für die rechtzeitig Korridore gesichert werden müssen, um den steigenden Mobilitätsbedarf in ausreichender Qualität gewährleisten zu können.

Der OÖ. Zentralraum braucht langfristig vor allem eine leistungsfähige Ostumfahrung als Verbindung von der gerade erst in Bau befindlichen Mühlviertler Schnellstraße S 10 im Raum Unterweikersdorf über Enns zur A 1 West Autobahn und zur erst letztes Jahr eröffneten B 309. Oberösterreichs drittgrößte Stadt Steyr braucht auch im Süden eine leistungsfähige Straßenverbindung zur A 9 Pyhrn Autobahn.

Forderungen für den Straßenausbau

Ziel ist der leistungsfähige Ausbau des Straßennetzes für den regionalen Wirtschafts- und Personenverkehr im Umkreis von etwa 100 km.

- A 26 Linzer Autobahn und S 10 Mühlviertler Schnellstraße inklusive Nordteil und Fortsetzung im Norden auf dem Gebiet Tschechiens inklusive 6-spurigem Ausbau der A 7 Mühlkreis Autobahn zwischen Tunnel Bindermühl und Anschluss an die A 1 West Autobahn als entscheidende Verbesserung der Erschließung des Zentralraums Linz und als Verbindung zu unseren Nachbarn im Norden
- Verlängerung der S 10 nach Süden bis zur A 1 West Autobahn bei Enns inklusive zusätzlicher Donaubrücke bei Mauthausen/Enns und Anbindung des Ennshafens als Osttangente des Linzer Zentralraums
- Verlängerung der B 309 Steyrer Straße nach Süden inklusive Anschluss an die A 9 Pyhrn Autobahn

bei Klaus, damit Steyr als drittgrößte Stadt Oberösterreichs auch im Süden effizient an das hochrangige Straßennetz angeschlossen ist

- Neue Schnellstraßenverbindung von der A 8 Innkreis Autobahn (im Bereich zwischen Haag am Hausruck und Ort im Innkreis) zur A 94 in Deutschland bei Braunau/Simbach inklusive Anschluss an den Flughafen München und Weiterführung als Nordumfahrung von München, weil das die kürzeste und damit natürliche Verbindung zwischen dem OÖ. Zentralraum und der bayerischen Hauptstadt München ist.
- Durchgehend vierspuriger Ausbau der B 1 Wiener Straße zwischen Linz und Vöcklabruck als zentrale interne Hauptschlagader des OÖ. Zentralraumes

Die Grafik im Anhang veranschaulicht diese für Oberösterreich jetzt erforderliche Trassenvorsorge, um die neuen Verbindungen später bauen zu können.

Rhein-Main-Donau als leistungsfähige Hauptachse ausbauen

Dass nach dem Ostseeraum der Donauraum seitens der EU-Regionalpolitik für die zweite große überregionale Strategie im gemeinsamen Europa ausgewählt wurde, beweist die zentrale Rolle, die die Donau in Europa inne hat. Oberösterreich hat das Glück, an dieser zentralen europäischen Achse mit 2.800 km Länge zu liegen, die enorme Chancen in der wirtschaftlichen Kooperation und der Erschließung neuer Wachstumsmärkte bietet, insbesondere zur benachbarten Schwarzmeerregion.

Der Stellenwert der Donau als Wasserstraße und damit als Verkehrsachse für den Güterverkehr in Relation zu den anderen Verkehrsträgern liegt derzeit weit unter den Möglichkeiten. Zu geringe Fahrwassertiefen beeinträchtigen die Auslastungsmöglichkeiten der Schiffe im Massenguttransport und stellen auch die unbedingt erforderliche Pünktlichkeit und Verlässlichkeit von Container-Linienverkehren am Binnenschiff in Frage.

Immerhin bedeuten diese Engpassstellen, dass selbst bei Normalwasser Frachtschiffe nur ca. zur Hälfte der möglichen Ladekapazität ausgelastet werden. Schiffe müssen also vor diesen Engpassstellen teilentladen, die Ladung auf mehrere Schiffe aufgeteilt oder mit der Bahn transportiert werden.

Um das Potential der Wasserstraße Donau besser nutzen zu können, ist daher die Beseitigung dieser Engpassstellen unbedingt erforderlich.

Welches Potential die Donau hat, zeigt alleine der Umstand, dass auf der Donau in Österreich pro Jahr rund 10 Millionen Tonnen Güter befördert werden, während die Binnenschifffahrt in Deutschland

jährlich über 200 Millionen Tonnen Güter befördert. Die Europäische Union hat sich deshalb in ihrer Donauraumstrategie eine Steigerung des Güteraufkommens auf der Donau um 20 % bis zum Jahr 2020 zum Ziel gesetzt.

Der Donaukorridor hat sich in den letzten Jahren bereits zu einer intensiven Wachstumszone entwickelt, was insbesondere die zahlreichen neuen Produktionsstandorte im automotiven Bereich beweisen.

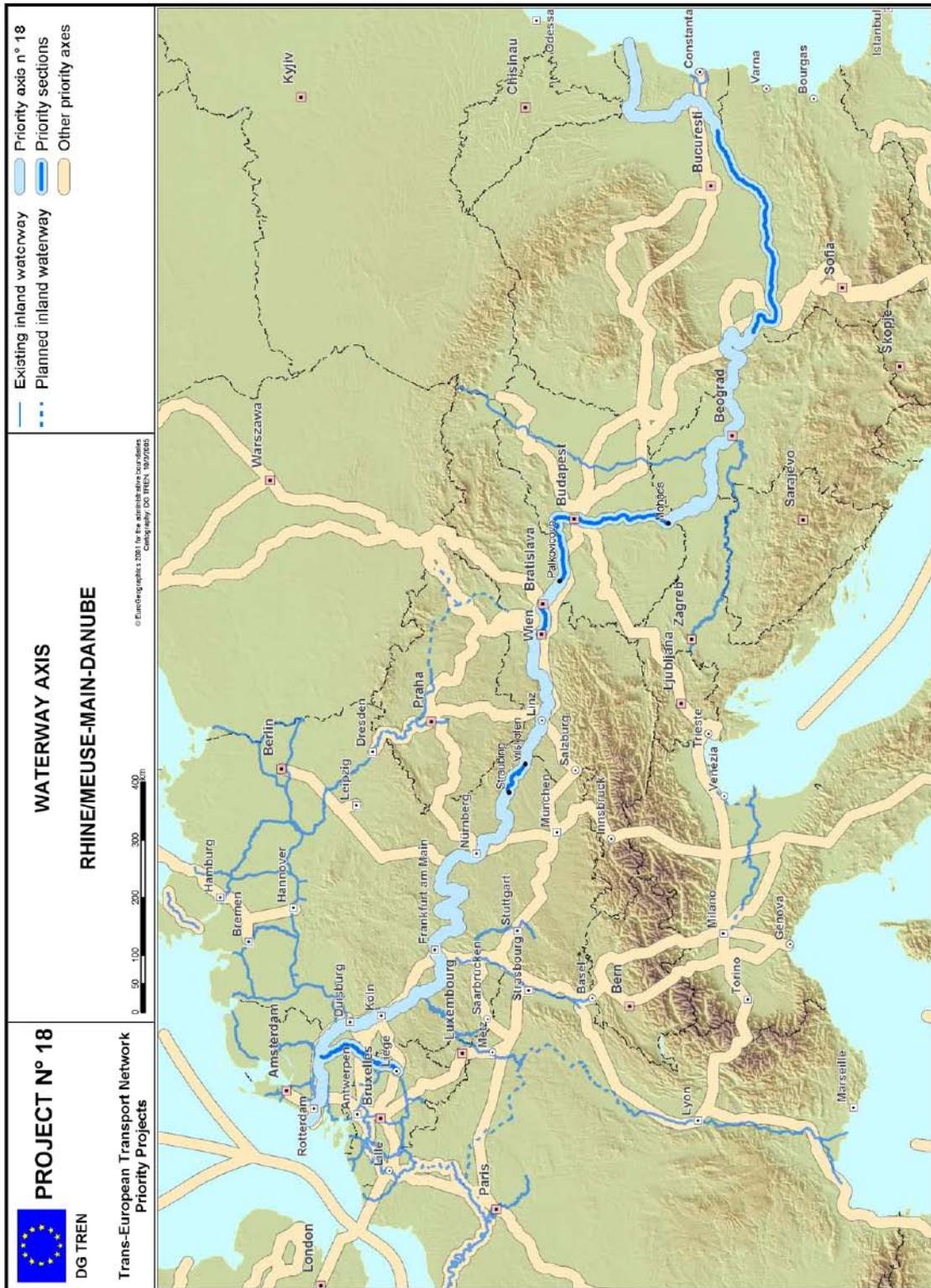
Die Wasserstraße Donau hat vielfach noch das Image, nur für Massenguttransporte geeignet zu sein. Das hat sich insbesondere durch die Automobilindustrie in den letzten Jahren bereits geändert: Per Schiff werden mittlerweile auch immer mehr hochqualitative Güter befördert.

Oberösterreich hat mit dem Ennshafen und mit den Häfen in Linz hervorragende Verknüpfungen der Wasserstraße Donau mit den anderen Verkehrsträgern, um mit zur Erreichung dieses Zieles beizutragen. Das allerdings nützt nur bedingt, wenn die erforderliche Fahrwassertiefe nicht gegeben ist.

Ziel muss daher eine durchgängig und ganzjährig gesicherte Abladetiefe von 2,50 m sein. Die wichtigsten Engpassstellen im Verlauf der Donau, die beseitigt werden müssen, liegen außerhalb Oberösterreichs. Es sind dies die Bereiche:

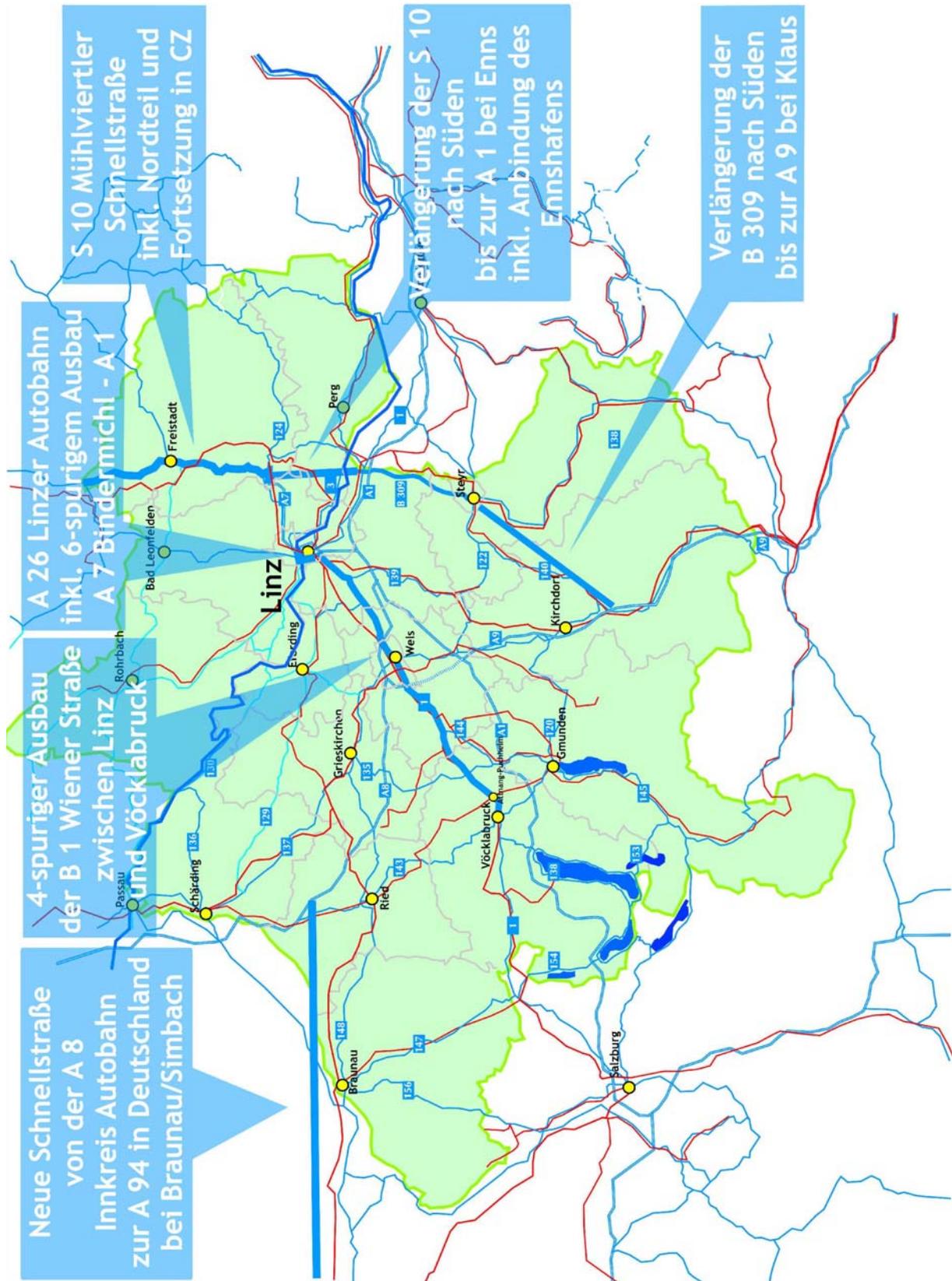
- Straubing - Vilshofen (D)
- Wien - Bratislava (A)
- Palkovicovo - Mohacs (H)
- Prahovo - Calarasi (BG)

Hier muss die Wasserstraße Donau ausgebaut werden



Diese Engpässe schränken also die Nutzbarkeit der Wasserstraße Donau und des Rhein-Main-Donau-Kanals für Oberösterreich in alle Richtungen ein, sowohl nach Westen zu den Wirtschaftszentren Deutschlands und den wichtigen Nordseehäfen, als auch nach Osten zu den Zukunftsmärkten in Südosteuropa, am Schwarzen Meer und am Mittelmeer.

**Korridore für leistungsfähiges Straßennetz sichern
Die prioritären Ausbaumaßnahmen in OÖ**



Wirtschaftskammer Oberösterreich
Hessenplatz 3 | 4020 Linz
T 05-90909 | F 05-90909-2800
E service@wkoee.at
W wko.at/ooe