

1. Infrastruktur und Erreichbarkeit

1.1 Einleitung

1.1.1 Erreichbarkeit als Standortfaktor

Um im internationalen Wettbewerb der Industrieregionen bestehen zu können, ist die Erreichbarkeit eines Wirtschaftsstandortes ein wesentlicher Faktor. Die Wachstumsfähigkeit und die Produktivität von Regionen werden zunehmend durch die räumliche und zeitliche Nähe zueinander sowie zu den nationalen und internationalen Knotenpunkten bzw. Absatzmärkten bestimmt. Gemäß *Bökemann et al.* (2001) ist die standörtliche Erreichbarkeit ein entscheidendes Indiz für die Wertschöpfung einer Region. Der volkswirtschaftliche Output innerhalb einer Region ist also nicht nur eine Funktion von Kapital und Arbeit, sondern auch von der Erreichbarkeit. Generell sind es niedrigere Transaktions- und Transportkosten aufgrund der kürzeren Wege, die eine verbesserte Standortposition bewirken. Wie schon Adam Smith sagte, ist die Arbeitsteilung durch das Ausmaß des Marktes limitiert, wenn also der Markt durch eine größere Erreichbarkeit geographisch erweitert wird, so haben die Unternehmen in einer Region auch größere Anreize die arbeitsteiligen Prozesse voranzutreiben bzw. Güter zu exportieren. Demgegenüber steht, dass durch die Erweiterung des Marktes theoretisch auch eine größere Konkurrenzsituation gegeben ist.

Nach *Jochimsen* (1995) ist Infrastruktur "ein endogener Potentialfaktor für die regionale Entwicklungsfähigkeit". Damit das endogene Potential einer Region also ausgeschöpft werden kann, bedarf es einer leistungsfähigen Verkehrs-, Logistik- und Mobilitätsinfrastruktur (im Wesentlichen Straße und Schiene, im Ballungsraum auch Fluganbindungen).

Bezüglich der Bedeutung von einzelnen Maßnahmen (etwa der Bau einer Straße) ist aus volkswirtschaftlicher Sicht bei Kosten-Nutzen-Analysen besonders auf das gesamte Erreichbarkeitspotential bzw. dessen Veränderung (Netzwerk) zu achten. Die Messung der generellen "Erreichbarkeitsverbesserung" einer Region ist hierbei eine komplexe. Mathematische Erreichbarkeitsindikatoren und Funktionen können Abhilfe schaffen¹⁾: So hängt die "Erreichbarkeit" einerseits von der Reisezeit und den Reisekosten zwischen den definierten Zielorten ab. So genannte Raum-Zeit-Karten, die nicht die geographische Distanz, sondern die Zeit als Entfernungsmaßstab zu Grunde legen, veranschaulichen diesen Effekt, wodurch Regionen sprichwörtlich "enger" zusammen wachsen. Ein Nachteil dieser Methode ist, dass nur die Erreichbarkeit zwischen zwei definierten Knotenpunkten (oft größere Agglomerationen) als Kriterium herangezogen wird, währenddessen die Erreichbarkeitsveränderungen der Regionen bzw. Orte *dazwischen* unberücksichtigt bleiben (vgl. etwa *Spiekermann – Wegener*, 1996, S. 39 und 1993, S. 37):

¹⁾ *Huber* (2014) bietet eine hilfreiche Übersicht der verwendeten Indikatoren zur Erreichbarkeitsmessung.

"Die Abbildung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken in Zeitkoordinaten suggeriert zudem das zeitliche Schrumpfen ganzer Länder oder Kontinente. Zumeist werden aber mittels hoher Geschwindigkeiten nur hervorgehobene Punkte wie etwa große Städte miteinander verbunden und nicht die Räume zwischen ihnen. Die generalisierende Kartierungstechnik lässt diese Zwischenräume aber mitschrumpfen, obwohl sich in ihnen vielfach neue peripheralisierte Räume bilden, deren Erreichbarkeitsverhältnisse sich relativ und – etwa durch Fortfall von Haltepunkten bei Einführung von Hochgeschwindigkeitszügen – in Einzelfällen vielleicht sogar absolut verschlechtern."

Trotz dieser bekannten Schwächen bleiben Raum-Zeit-Karten eine bewährte Methode zur Visualisierung von Erreichbarkeitsverbesserungen zwischen Ballungsräumen, oft verdecken Sie aber auch das wirkliche Bild, wenn es um die gesamte Erreichbarkeitsverbesserung einer Region geht. Fortgeschrittene Methoden zur Erreichbarkeitsmessung beinhalten daher neben Widerstandsfunktionen (Zeit, Kosten) auch so genannte Potentialfaktoren bzw. Aktivitätsfunktionen. Im Idealfall kommen stetige Methoden zum Einsatz. Werden etwa Potentialfaktoren berücksichtigt, so ist es maßgeblich, welches demographische Potential bzw. ökonomische Aktivitätsniveau innerhalb einer gewissen Zeit (etwa 5h) von einer bestimmten Region (z. B.: vom geographischen Mittelpunkt der Region aus) mittels Zugverbindung oder Straße erreichbar ist.

"Die Erreichbarkeit einer Region ergibt sich definitionsgemäß aus dem Verhältnis zwischen der Attraktivität (als Nutzenseite) aller umgebenden Regionen und dem notwendigen Wegaufwand (als Kostenseite), um diese Regionen zu erreichen. Die Attraktivitäten der einzelnen Regionen werden dabei als ein Bündel von Attraktionen (Gelegenheiten zum Bezug von Produktionsfaktoren und Gütern oder zu deren Absatz) verstanden, während mit dem Wegaufwand die Transportkosten gemeint sind, die sich aus den interregionalen Entfernungen und den Eigenschaften der Verkehrssysteme ergeben." (Bökemann et al., 2009).

Abbildung 1.1: Beispiel einer Raum-Zeit Karte (Effekt der Koralmbahn)

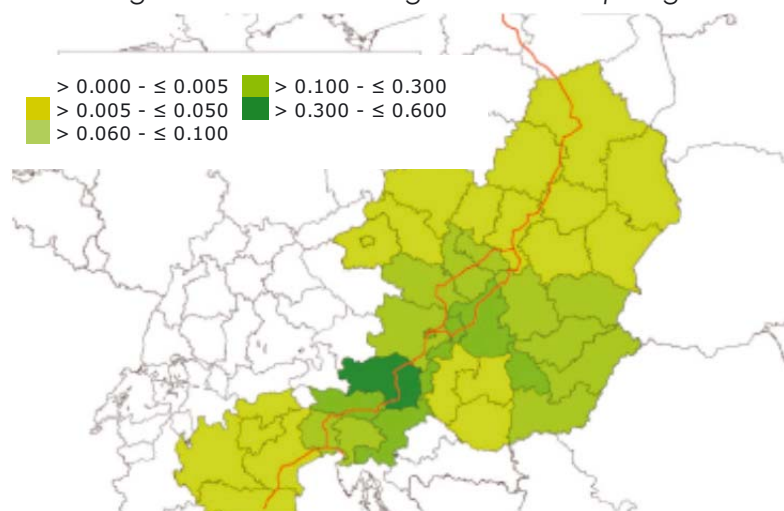


Q: Kirschner et al., 2011.

1.1.2 Volkswirtschaftliche Effekte von Infrastrukturinvestitionen

Durch Infrastrukturinvestitionen wird die Wettbewerbsfähigkeit eines Wirtschaftsstandortes gezielt gestärkt, besonders in Krisenzeiten gelten sie aufgrund des Beschäftigungs- und Fiskalmultiplikators als wichtiges Instrument der Stabilisierungspolitik. Sie tragen zur Konjunkturbelebung bei, da sie direkte und indirekte Nachfrageeffekte auslösen. Öffentliche Investitionsausgaben in Höhe von 1 Mrd. € bewirken durchschnittlich einen Anstieg des nominellen BIP um 1,1 Mrd. € (kumulierter Gesamteffekt nach zwei Jahren). Die Multiplikatorwirkung einzelner Infrastrukturprojekte (Wohnbau, Hochbau, Tiefbau, Straßenbau, Schienen, Breitband etc.) hängt von der jeweiligen regionalen Zulieferstruktur und der Importquote der bezogenen Güter ab (vgl. etwa *Fiskalrat*, 2010). Wohnbau- und sonstige Hochbauinvestitionen haben in der Regel etwas höhere Multiplikatorwirkungen als generelle Tiefbauprojekte bzw. Breitband oder Straßeninfrastrukturprojekte. Im Straßenbau schätzt man die Beschäftigungswirkung von einer Investitionssumme von 100 Mio. € kurzfristig auf rund 2.000 Personen, im Hochbau ist dieser Beschäftigungszuwachs mindestens um ein Viertel höher einzustufen (vgl. *Czerny et al.*, S. 57). Langfristig ergeben sich insbesondere im Falle von Verkehrsinfrastrukturprojekten aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit dauerhaft positive Effekte. So bewirken sämtliche Projekte entlang der baltisch-adriatischen Achse (mit den Großprojekten Semmeringbasistunnel und Koralm-bahn) aufgrund der erzielbaren Erreichbarkeitsgewinne und des besseren Einsatzes der volkswirtschaftlichen Ressourcen eine zusätzliche jährliche Wertschöpfung für die Steiermark von 0,6% in den ersten dreißig Jahren nach 2025. Bei der derzeitigen Wertschöpfung der Steiermark würde dieser Effekt rund 250 Mio. €/Jahr an zusätzlicher Wirtschaftskraft ausmachen.

Abbildung 1.2: Veränderung der Wertschöpfung durch die baltisch-adriatische Achse in %



Q: ÖBB-Infrastruktur AG, 2011.

Im Bereich des Breitbandausbaus kann neben dem Tiefbaumultiplikator folgender volkswirtschaftliche Effekt abgeleitet werden: Eine Steigerung der Breitbanddurchdringung um 10 Pro-

zentpunkte (bezogen auf die Haushalte eines Landes) bewirkt gemäß Czernich *et al.* (2011) einen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts zwischen 0,9 und 1,5%. Auch die Weltbank kommt zu ähnlichen Ergebnissen.

1.1.3 Priorisierung von Infrastrukturprojekten in Zeiten angespannter Budgets

Mit knapper werdenden Bundes- und Landesbudgets sowie einer Phase der konjunkturellen Stagnation²⁾ wird die Finanzierung und Realisierung von neuen Infrastrukturprojekten trotz der volkswirtschaftlichen Bedeutung in der Steiermark zunehmend schwieriger. Alleine die erforderlichen Mittel zur Erhaltung bzw. Sanierung der Landesstraßen und Brücken müssten etwa doppelt so hoch sein, damit der Gesamtzustand überhaupt konstant bleibt. Aufgrund knapper Landesmittel muss auch die Verhandlungsposition gegenüber der Bundesregierung gestärkt werden. Wird das Geld knapper, ist es jedoch umso wichtiger, die richtigen Prioritäten bei Infrastruktur- und Sanierungsvorhaben zu setzen.

Es stellt sich also die Frage, welche Mittel wofür prioritär eingesetzt werden sollen, diese Fragen sind nicht nur politisch heikel, sondern auch aus ökonomischer Sicht nicht einfach zu beantworten, denn es fließen verschiedenste Parameter und Beurteilungskriterien in unterschiedlichste Bewertungsmodelle ein. Am Ende des Tages wird jegliche Entscheidung für ein Infrastrukturprojekt sowohl politische als auch ökonomische Beweggründe beinhalten.

Damit trotz der angespannten budgetären Situation zusätzliche Mittel für Infrastrukturprojekte freigesetzt werden können, muss die ausgabenseitige Sanierung des Landeshaushalts Steiermark fortgesetzt bzw. die Dynamik der Ausgaben im Gesundheits- und Sozialbereich durch den eingeschlagenen Reformkurs weiter eingebremst werden. Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen bewirken, im Gegensatz zu Transferzahlungen, aufgrund der Multiplikatorwirkung einen erheblich positiven konjunkturellen Effekt, der in Bezug auf die Erreichbarkeitsgewinne auch sehr langfristig d. h. über mehrere Jahrzehnte wirken kann.

1.2 Die Steiermark im europäischen Infrastrukturbenchmark und wichtige Infrastrukturprojekte

Um die regionale Wettbewerbsfähigkeit abbilden zu können, publiziert die *Europäische Kommission* (2013) den "*regional competitiveness index*", kurz RCI, dem zufolge die Steiermark den 108. Rang unter über 260 NUTS-2-Regionen bzw. europäischen Bundesländern belegt. In diesem Ranking werden elf Subindikatoren zu einem Index verdichtet. Werden nur in Bezug auf die Wirtschaftsstruktur vergleichbare Regionen herangezogen (ohne Metropolregionen etc.), so belegt die Steiermark im Ranking der Industrieregionen den 51. Rang unter 82 europäischen Industrieregionen. Die Top-5-Regionen in diesem bereinigten Ranking sind dann Noord-Brabant (Niederlande), Oberbayern, Karlsruhe, Stuttgart und Südfinnland. Werden wie hier Teilindikatoren bzw. Rankings von Regionen zu einem gesamten Index verdichtet, so ergeben sich daraus

²⁾ 2015 wird das vierte Jahr in Folge, in dem Österreich ein reales Wachstum von unter einem Prozent aufweist.

doch einige methodische Schwächen, da das ökonomische Entwicklungsniveau nicht aufgrund einer ökonometrischen Analyse (z. B.: Einfluss des Qualifikationsniveaus auf die Arbeitsproduktivität) abgeleitet wird. Auch Strukturänderungsprozesse können damit nicht erklärt werden. Zudem kommt es auf die verwendeten Indikatoren und verschiedenen Gewichtungen an, die das Gesamtranking beeinflussen.

Trotz dieser bekannten Schwächen von Wettbewerbs-Indices können *Einzelrankings* (etwa im Bereich *Infrastruktur*) sehr wohl auf den Status Quo in ausgewählten Bereichen aufmerksam machen und sind für einen Richtwert, wie die Steiermark im Vergleich zu anderen Regionen dasteht, sehr wohl praktikabel.

Indikatoren zur Messung von "Infrastruktur"

Die Europäische Kommission definiert den Indikator Infrastruktur unter Zuhilfenahme von drei Subindikatoren:

1. Potentielle Erreichbarkeit einer Region über Schnellstraßen
2. Potentielle Erreichbarkeit einer Region über Schienenverbindungen
3. Anzahl an Flugpassagieren innerhalb einer Catchment-Area von 90 Minuten

Bezüglich der Erreichbarkeitsindikatoren gilt:

"Potential accessibility is a construct of two functions, the activity function representing the activities or opportunities to be reached and the impedance function representing the effort, time, distance or cost needed to reach them (impedance function). For potential accessibility the two functions are combined multiplicatively, i.e. they are weights to each other and both are necessary elements of accessibility: The interpretation is that the greater the number of attractive destinations in areas j and the more accessible areas j are from area i, the greater the accessibility of area i."(ibid.)

Zugrunde liegt ein mathematisches Modell, das auf der einen Seite die erreichbaren Aktivitäten bzw. das erreichbare ökonomische Potential und auf der anderen Seite die Anstrengungen (Zeit, Distanzen oder Kosten), um dieses Potential zu erreichen, abbildet. Beide Aspekte werden hier multiplikativ berücksichtigt. Die Interpretation ist sodann, dass je höher die Anzahl an attraktiven Destinationen in Regionen x ist und je besser diese Regionen x von einem Gebiet y aus erreichbar sind, desto größer ist die gesamte Erreichbarkeit des Gebietes y. Werden alle drei Indikatoren zu einem Gesamtwert verdichtet, so ergibt sich folgendes Bild: Die Steiermark belegt unter den 259 untersuchten Regionen den 147. Rang. Damit befindet sich die Steiermark im EU-Vergleich (bereinigt um die Metropolen) in etwa im Durchschnitt aller Regionen und im Österreichvergleich fast ex aequo mit Kärnten an letzter Stelle (Wien und NÖ ist hier als eine Region zusammengefasst).

Übersicht 1.1: *Infrastruktur-Ranking gemäß RCI der Europäischen Kommission*

Bundesland	Infrastruktur-Ranking gemäß RCI der Europ. Kommission
Wien/Nö	91
Burgenland	110
Kärnten	145
Steiermark	147
Oberösterreich	125
Salzburg	134
Tirol	102
Vorarlberg	78

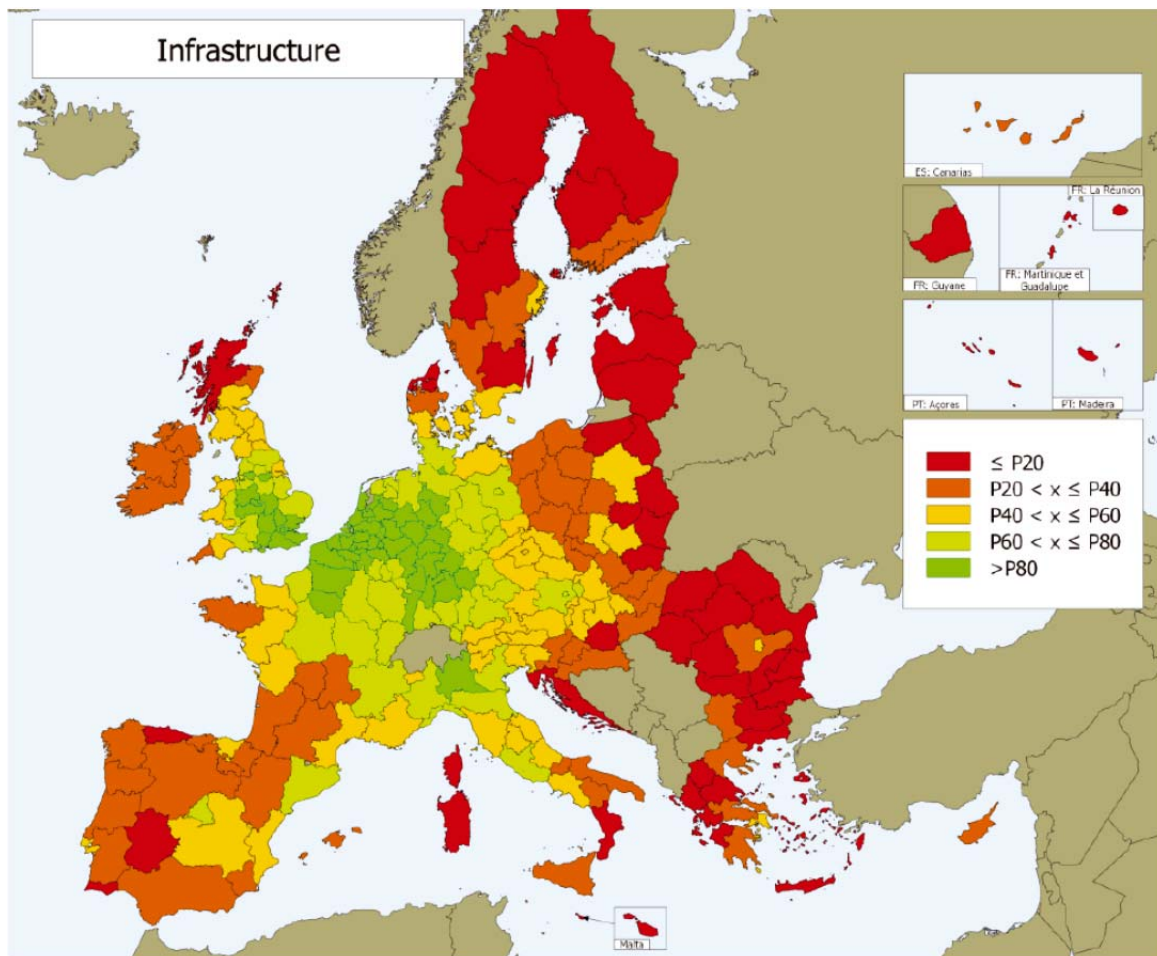
Q: Europäische Kommission.

Im EU-Vergleich sind die Top-10-Regionen wenig überraschend Köln, Liège, Limburg, Nord-Brabant, Düsseldorf, Antwerpen, Brüssel/Vlaams-Brabant/Wallon, Utrecht, Darmstadt und Limburg. Das erreichbare Aktivitätspotential (demographisch, ökonomisch) von diesen Regionen aus ist enorm. Nicht umsonst sprechen viele Autoren von der so genannten blauen Banane von Europa, die sich von London über das Ruhrgebiet bis nach Mailand zieht. In der Tat schneiden viele Regionen entlang dieses Gebietes auch in Bezug auf die Erreichbarkeit am besten ab (siehe Abbildung 1.3); dies ist aufgrund der Aktivitätsbetrachtung (erreichbares ökonomisches/demographisches Potential innerhalb einer gewissen Zeit) wenig verwunderlich.

Die Steiermark wird bei diesem Index erwartungsgemäß nach der Fertigstellung der Maßnahmen entlang der baltisch-adriatischen Achse (Semmering, Koralm) zwar etwas an Boden gutmachen können, insbesondere der Aufholprozess zu den "vergleichbaren Industrieregionen" in Deutschland wird aber wohl noch länger andauern.

In den nachfolgenden drei Kapiteln werden die Themenbereiche Straße, Schiene und Luftfahrt (Flughafen Graz) kurz skizziert, wobei auf die aus Sicht der WKO Steiermark jeweils wichtigsten Projekte und Maßnahmen eingegangen wird. Dabei finden sich sowohl Projekte, die maßgeblich zur Steigerung der internationalen Erreichbarkeit beitragen (etwa transeuropäische Korridore, Flughafen Graz), sowie solche, welche die Erreichbarkeit einzelner Regionen massiv aufwerten und dazu beitragen, dass die Steiermark insgesamt "enger" zusammenwachsen kann (z.B: Spurverbreiterung der Murtalbahn, S-Bahn – Obersteiermark). Eine umfassende Behandlung der gesamten Infrastrukturprojekte, die für die Steiermark von Relevanz sind, findet sich etwa im Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+, das dringend aktualisiert werden sollte.

Abbildung 1. 3: Ranking-Karte der NUTS-2-Regionen im Bereich Infrastruktur



Q: EU Regional Competitiveness Index – RCI 2013; Perzentile.

Aktuelle Vorhaben finden sich etwa in den Rahmenplänen des BMVIT (Schiene, Straße) bzw. der Projekt- und Investitionsvorschau der ASFINAG. Weniger transparent seitens des Landes Steiermark sind die Planungen von Landesstraßenerhaltungsmaßnahmen und Brückensanierungen sowie das Modell zur Priorisierung dieser Maßnahmen.

1.2.1 Straße

1.2.1.1 Landesstraßen/Landesbrücken

Die Landesstraßen sind mit ihrer Länge von rd. 5.010 km das Bindeglied zwischen den Gemeindestraßen und dem hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen). Diese setzen sich aus rund 3.386 km (Landesstraßen L) und rund 1.624 km veränderten Bundesstraßen (Landesstraßen B) zusammen. Derzeit befinden sich rund 2.130 km der Landesstraßen (43%) in der Steiermark in einem sehr schlechten Zustand (gravierende Schäden = Note 5 nach Schulnotensystem), weitere 11% erhalten die Note 4. Mehr als die Hälfte des steirischen

Landestraßennetzes liegt somit in den Kategorien schlecht oder sehr schlecht, gemeinsam mit Niederösterreich bildet die Steiermark hier das Schlusslicht aller Bundesländer. Im Jahr 2011 wurde im Auftrag der österreichischen Landesstraßenverwaltungen der bauliche Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen in Österreich erhoben. Dabei wies im Vergleich zu den anderen Bundesländern die Steiermark einen verhältnismäßig schlechten Gesamtzustand auf.

Mit den derzeitigen Mitteln, die die Steiermark für die Straßenerhaltung zur Verfügung hat, verschlechtert sich der Erhaltungsrückstand (backlog, definiert als Note 4 und 5) jedes Jahr um weitere 1 bis 1,5%. Alleine um nur den Status quo aufrecht zu erhalten würde das doppelte Budget (derzeit rund 50 Mio. €) benötigt werden. Noch drastischer würde sich eine jährliche Budgetkürzung, die vor nicht allzu langer Zeit im Raum gestanden ist, auswirken:

Abbildung 1.4: Zustand der steirischen Landesstraßen bei angenommener Budgetkürzung von 6%



Q: Abt. 16, Land Steiermark, 2015.

Auch bei den Brücken, wo das Land heuer 17 Mio. € in Sanierungsmaßnahmen investiert, droht die Situation schlechter zu werden, obwohl der Zustand der 3.300 Landesbrücken besser als jener der Landesstraßen ist. So sind 88% aller Brücken (derzeit) zwar nicht unmittelbar sanierungsbedürftig, 11% aller Brücken (rund 350) befinden sich aber bereits heute in einem schlechten und 1% d. h. 33 Brücken in einem sehr schlechten Zustand. Laut Auskunft eines Landesbeamten müssten jährlich 100 Brücken saniert werden, um langfristige Folgekosten gering zu halten bzw. zu optimieren, tatsächlich saniert werden können aber nur rund 20 Brücken.

Daher drohen sowohl bei den Straßen, als auch bei den Brücken in Zukunft Beschränkungen, die sich negativ auf die Transportwirtschaft und die Erreichbarkeit von Landstrichen und Tourismusregionen auswirken können.

Übersicht 1.2: Exemplarische Brückenobjekte mit drohenden Beschränkungen

Straße/Objekt/km-Angabe	mögliche Maßnahmen
B023 Riesbrücke km 18,15:	Lastbeschränkung (einzige Verbindung im Tal)
B067a ZGW5 km14,9 (Weblinger Stumpf):	Verschwenkung, Sperre des stadteinwärts liegenden Tragwerks
B069 Gnasbachbrücke km 93,05:	Lastbeschränkung/halbseitige Sperre
B075 Schlömer- und Brunnsteinerbrücke km 7,69 - 8,42:	Lastbeschränkung/halbseitige Sperre (einzige Verbindung ins Tal nach Donnersbach und auf die Planneralm)
B077 Rampe Landtorberg und Talbrücke Judenburg km 2,6-3,2:	Lastbeschränkung 16to (Verbindung der Ortsteile von Judenburg)
B096 Hallingerbrücke km 59,61:	Lastbeschränkung/halbseitige Sperre
B113 Röthelbrücke km 68,49:	Lastbeschränkung (Umleitungstrecke bei Sperren der A9 Pyhrnautobahn)
L127 Erzbach-, Söhn- und Miesbrücke km 0,0-6,7:	derzeit 26 to beschränkt, Reduktion auf 16/7,5 to (einzige Verbindung ins Tal nach Radmer)
L528 Ebnerbrücke km 9,2:	derzeit einspurig, zusätzlich Lastbeschränkung auf 16 to
L537 Murbrücke Zeltweg:	Lastbeschränkung/halbseitige Sperre (Mitten im Ort, Industriezufahrt)
L621 Sulmbrücke Aflenz km 3,83:	derzeit 16 to beschränkt, Reduktion auf 7,5to
L663 Lebringer Murbrücke km 0,34:	derzeit 16 to beschränkt, Reduktion auf 7,5to
L704 Gatschberggraben-, Felswand- und Feistergrabenbrücke km 6,4-9,4:	Lastbeschränkung/halbseitige Sperre (einzige Verbindung ins Tal nach St. Nikolai)

Q: Abt. 16, Land Steiermark.

Einige in dieser exemplarischen Liste dargestellten Objekte (etwa Weblinger Stumpf, Murbrücke Zeltweg) sollten in nicht allzu ferner Zukunft zwar saniert bzw. erneuert werden, dennoch sind, was die Auswahl der Priorisierungsmaßnahmen betrifft, die regionalen Verkehrskonzepte nur bedingt dazu geeignet, den subjektiven Charakter der Einschätzung von "wichtigen Maßnahmen" zu minimieren. Zur Priorisierung sollte daher ein transparentes Modell entwickelt und veröffentlicht werden, das in weiterer Folge auch bei der Entscheidungsfindung angewendet wird.

Priorisierung der Sanierungsmaßnahmen nach ökonomischen Kriterien

Aus Sicht der Wirtschaft ist auf Grund der maximal konstanten bzw. nicht maßgeblich steigenden Budgeterwartungen daher eine Priorisierung der Sanierungsmaßnahmen im Erhaltungsmanagementsystem nicht nur nach technischen und betriebswirtschaftlichen Kriterien (Zustand, Kosten) sowie nach Frequenzmessungen, sondern auch nach ökonomischen, volkswirtschaftlichen Kriterien festzulegen (Netzfunktionalität, Arbeitgeberbetriebe, Beschäftigte, soziale Einrichtungen, Nahversorgung etc. in der Nähe). Auswirkungen auf die Erreichbarkeit eines Wirtschafts-, Tourismus und Lebensstandortes sind hier in einem transparenten Beurteilungsmodell zu berücksichtigen. Bei der Bewertung der Verbindungsfunktion sind etwa zentrale Orte, überregional bedeutsame Knotenpunkte und die Erreichbarkeit von Industrie- und Gewerbegebieten, Freizeit- und Tourismusgebieten u.ä. einzubeziehen. Das Land Steiermark sollte hier wie erwähnt ein transparentes Bewertungsmodell entwickeln (lassen).

Bewertung der Landesstraßen – Doppik im Haushaltswesen

Mit der Umstellung der Kameralistik auf die Doppik müssen im Landeshaushalt grundsätzlich alle Vermögenswerte des Landes (dazu zählen auch die Landesstraßen) einer Bewertung unterzogen werden. Der zu erwartende Werteverlust dieses "Anlagevermögens" belastet bei sorgfältig angewandter doppelter Buchführung nachhaltig den wirtschaftlichen Wert des Landes Steiermark und damit die Fähigkeit neue Kredite aufzunehmen. Derzeit ist hier zwar eine so genannte "Null-Bewertung" in Diskussion, doch stellt sich die Frage wie sinnvoll die Einführung der doppelten Buchführung im Landeshaushalt ist, wenn Vermögenswerte nicht realgetreu abgebildet werden.

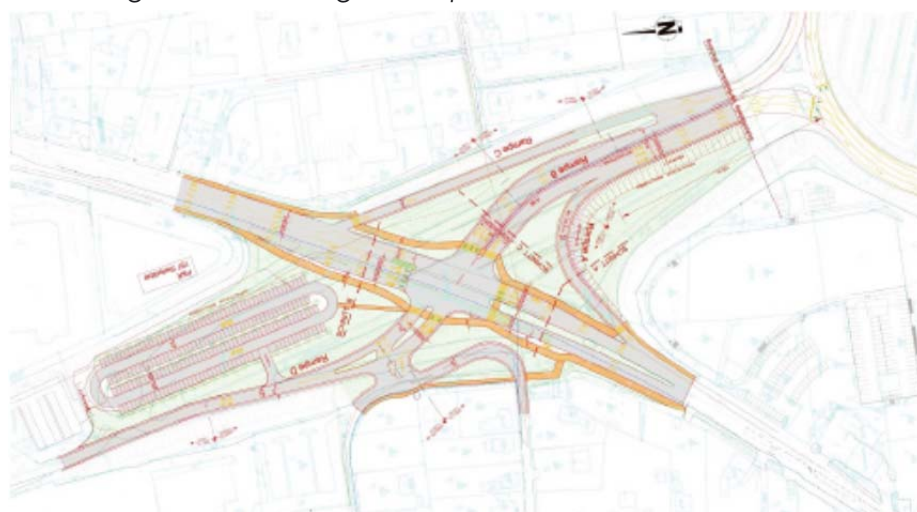
1.2.1.2 Projekte des Landes Steiermark

In den letzten fünf Jahren wurden in der Steiermark wesentliche Großprojekte (allen voran der Südgürtel Graz B67a mit einem Volumen von 145 Mio. €, Freigabe 2017 geplant) eingeleitet. Weitere Projekte waren die Ortsumfahrung Hausmannstätten, der Bereich B67 – St. Peter Hauptstraße, der A2-Knoten Ost (Graz, Gössendorf, Grambach) sowie der erste Teil der Ortsumfahrung Preding Weiz.

Bezüglich der Planung von neuen Projekten sind auf Landesseite derzeit Straßengroßprojekte mit einem Investitionsvolumen von ca. 217 Mio. € in Vorbereitung, die über Sonderfinanzierungen abgewickelt werden sollten (vgl. *Land Steiermark*, 2015).

- B70 Weblinger Stumpf:
- In Planung ist eine niveaugleiche Ampellösung auf Höhe der Kärntnerstraße. Eine Kostenteilung von etwa 12 Mio. € auf Land, ASFINAG und Stadt Graz ist hierbei geplant. Planungsunterlagen werden geprüft. Die ASFINAG sollte die notwendigen Adaptionen bei den Brückenobjekten und Bauteilen des höherrangigen Netzes finanzieren.

Abbildung 1.5: Weblinger Stumpf



Q: Abt. 16, Land Steiermark, 2015.

- B70 Mooskirchen-Krottendorf: UVP bis Ende 2015. Baubeginn 2018 geplant, Finanzierung von 41 Mio. € ist noch offen.
- B68 Fladnitz-Unterstorcha-Saaz: UVP-Prüfung und Sonderfinanzierung zu klären. Kostenpunkt 53 Mio. €, Umsetzung theoretisch ab 2017.
- Ortsumfahrung Preding-Weiz: Fertigstellung aller Projektphasen. 84-100 Mio. €
- B320 Kreuzung Trautenfels – Brücke zur Entlastung des Kreuzungsbereiches. 10,5 Mio. €

Die Priorisierung dieser Straßeninfrastrukturprojekte seitens des Landes Steiermark und die Auswirkungen auf die Netzwirkung kann bei diesen Projekten nur bedingt nachvollzogen werden, wenngleich die Bedeutung dieser Projekte a priori nicht in Frage gestellt wird. Was zu entwickeln wäre, ist ein transparentes Modell zur Beurteilung von Infrastrukturmaßnahmen in Bezug auf deren Netzwirkung (Veränderung der Erreichbarkeit).

"Zwar wird die grundsätzliche Festlegung und Methode der Prioritätenreihung der vorgestellten Straßeninfrastrukturinvestitionen erwähnt, eine detaillierte Beschreibung der Priorisierung kann dem Steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ allerdings nicht entnommen werden. Wie dargelegt, erfolgt sie anhand der fixierten Kategorisierung, ohne Rücksicht auf die tatsächliche Netzwirkung einer Maßnahme." (vgl. Huber 2015, S. 25)

Die WKO Steiermark schlägt daher vor, die Netzwirkung als zusätzliches Bewertungskriterium bei der Beurteilung/Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen aufzunehmen und Erreichbarkeitsindikatoren zu definieren.

1.2.1.3 ASFINAG - Projekte

Nachfolgend werden die ASFINAG-Neubau- und Bestandsprojekte in der Steiermark, die im Jahr 2015 rund 200 Mio. € an Volumen ausmachen, kurz beschrieben.

Neubauprojekte

- S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf – Dobersdorf (Abschnitt West)
voraussichtlicher Baubeginn: 2015
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
Gesamtprojektkosten: rund 466 Mio. € (206 Mio. € entfallen auf die Steiermark).
- S36 Murtal Schnellstraße, St. Georgen – Scheifling
erfolgter Baubeginn: April 2013
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
Gesamtprojektkosten: rund 167 Mio. €
- A9 Pyhrn Autobahn, Bosrucktunnel, Errichtung 2. Röhre (Sanierung 1. Röhre derzeit in Bau)
erfolgter Baubeginn: Dezember 2009, erfolgte Freigabe 2. Röhre: Juli 2013
voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe: Oktober 2015

Gesamtprojektkosten: rund 280 Mio. € (193 Mio. € entfallen auf die Stmk.)

- A9 Pyhrn Autobahn, Gleinalmtunnel, Errichtung 2. Röhre, Sanierung 1. Röhre
erfolgter Baubeginn: Oktober 2013
voraussichtliche Verkehrsfreigabe 2. Röhre: 2017
voraussichtliche Gesamtverkehrsfreigabe: 2019
Gesamtprojektkosten: rund 235 Mio. €

Bestandsprojekte

- A2 Süd Autobahn, Sanierung Lafnitz – Hartberg
voraussichtlicher Baubeginn: Frühjahr 2015
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2015
Gesamtprojektkosten: rund 10 Mio. €
- A2 Süd Autobahn Brückensanierung (Bereich zw. Mooskirchen und Dobl), Teil 2
Sanierung der Brückenobjekte inkl. Instandsetzung der Fahrbahn; Errichtung der
Lärmschutzwand. Baubeginn: Februar 2015 Verkehrsfreigabe Ende Juli 2015
Projektgesamtkosten: 7,2 Mio. €
- S6 Semmering Schnellstraße, Sanierung Niklasdorftunnel – Leoben-Ost
erfolgter Baubeginn: März 2012
Verkehrsfreigabe Tunnel ist erfolgt
voraussichtliche Gesamtfertigstellung: März 2016
Gesamtprojektkosten: rund 63 Mio. €
- S6 Semmering Schnellstraße, Sanierung KN Bruck – Oberaich
erfolgter Baubeginn: Ende Juni 2014
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Mitte 2016
Gesamtprojektkosten: rund 59 Mio. €
- S6 Semmering Schnellstraße, Sanierung Mürzzuschlag West – Langenwang
voraussichtlicher Baubeginn: April 2015
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2016
Gesamtprojektkosten: rund 13 Mio. €
- S6 Semmering Schnellstraße, Sanierung Tunnel Massenbergraben – St. Michael
voraussichtlicher Baubeginn: Juli 2015
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2017
Gesamtprojektkosten: rund 12 Mio. €
- S35 Brucker Schnellstraße, Sanierung Frohnleiten Nord – Badl

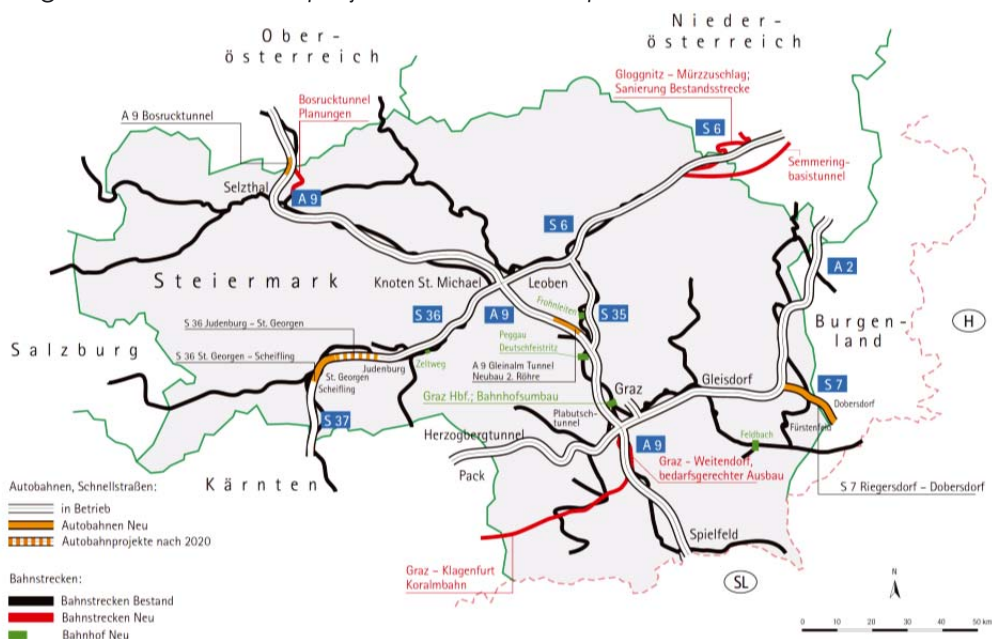
erfolgter Baubeginn: Oktober 2013

voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Oktober 2015

Gesamtprojektkosten: rund 22 Mio. €

- S35 Brucker Schnellstraße, Parkplätze Frohnleiten Nord und Süd
voraussichtlicher Baubeginn: Frühjahr: 2015
voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Herbst 2015
Gesamtprojektkosten: rund 2,3 Mio. €

Abbildung 1.6: Infrastrukturprojekte laut Rahmenplan



Q: BMVIT, ASFINAG, ÖBB.

1.2.1.4 Ergänzende Vorschläge und Prioritäten aus Sicht der Regionen

Die WKO Steiermark hat im Rahmen einer Erhebung für die Eco-Fin Taskforce (EU - Finanzminister) eine Liste wichtiger Infrastrukturprojekte in den Regionen erstellt. Ergänzend zu den hier bereits angeführten Projekten des Landes Steiermark und der ASFINAG sind folgende Maßnahmen weiterzuverfolgen:

- S37 Klagenfurter Schnellstraße nach Scheifling
 - Aufnahme in nationale Investitionsprioritäten
- Selzthal/Liezen und Trautenfels – hier sollte eine Schnellstraße errichtet werden
- S36 Abschnitt zwischen Judenburg und St. Georgen

- Stärkung der Hauptverkehrsachse (Pyhrnautobahn) von Graz nach Spielfeld mit neuen kreuzungsfreien Murbrücken in Wildon und Ehrenhausen sowie zweite Autobahnabfahrt im Raum Leibnitz

1.2.2 Schiene

1.2.2.1 TEN – Trans-Europäische Netze – Chancen für die Steiermark

Ende 2013 wurden die neuen Leitlinien für das Trans-Europäische Verkehrsnetzwerk (TEN-V) und das dazugehörige Finanzierungsinstrument der "Connecting Europe Facility" beschlossen. Im Mittelpunkt steht dabei die Umsetzung eines verknüpften, nachhaltigen Verkehrsnetzwerks: So sollte das aktuelle TEN-V Regelwerk das gesamte Netzwerk mit allen dazugehörigen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasserstraße, Infrastruktur für Seeverkehr, Luftfahrt) im Blickfeld haben. Die Leitlinien sehen grundsätzlich vor, dass bestehende Engpässe und fehlende Verbindungen stärker in den Fokus rücken. Die zwei hierarchischen Ebenen des TEN sind a) das Grund- oder Gesamtnetz (comprehensive network) und b) das Kernnetz (core network).

Das Kernnetz umfasst die strategisch wichtigsten Knoten und Kanten. Es bildet eine Teilmenge des Grundnetzes. Eingeteilt ist das Netz in 9 strategische Korridore. Vier dieser Korridore durchlaufen Österreich, einer davon, der baltisch-adriatische Korridor durchquert die Steiermark und ist daher von größter Bedeutung (siehe dunkelblaue Linie in der Abb. 1.7).

Abbildung 1.7: Österreich im TEN-V – Netzwerk

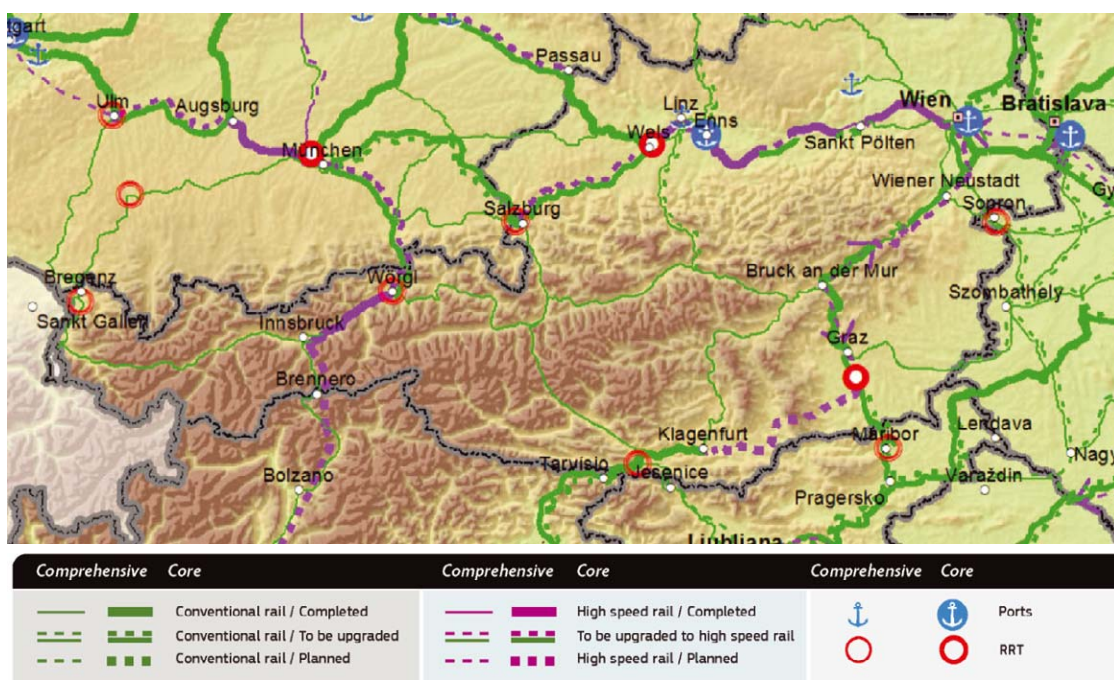


Q: Europäische Kommission.

Der baltisch-adriatische Korridor reicht von den polnischen Häfen Danzig und Gdingen bzw. von Swinemünde und Stettin über Tschechien oder der Slowakei nach Österreich, von wo aus der für die steirische Transportlogistik enorm wichtige slowenische Hafen Koper sowie die italienischen Häfen Triest, Venedig und Ravenna erreicht werden. Die beiden Hauptprojekte entlang der Achse für Österreich und die Steiermark sind der Semmering-Basistunnel sowie die Koralmbahn, die zusammen ein Volumen von rund 8 Mrd. € an Gesamtprojektkosten aufweisen. Durch die Integration in das europäische Kernnetz und das Finanzierungsinstrument der "Connecting Europe Facility" kann Österreich bei beiden Projekten auf eine beträchtliche Kofinanzierung hoffen. Die Aufnahme der baltisch-adriatischen Achse in das Kernnetz kann somit für die Steiermark als Erfolg gesehen werden. Nun gilt es, die beiden Großprojekte zeitgerecht zu finalisieren, um sich dann den kommenden Herausforderungen widmen.

Die nächste Revision der TEN-V erfolgt im Jahr 2023 – bis zu diesem Zeitpunkt ergibt sich also die nächste Chance für Österreich und die Steiermark neue Projekte von maßgeblicher Bedeutung (etwa Pyhrn-Achse im Güterverkehr; Lückenschluss Krapina-Bahn) als Engpass hineinzureklamieren.

Abbildung 1.8: Kern- und erweitertes Netz – Schiene TEN-V – Güter mit Cargo Center Graz



Q: Europäische Kommission; RRT steht für "Rail-Road-Terminal" – hier: Cargo Center Graz.

Übersicht 1.3: Gesamtinvestitionsvolumen baltisch-adriatische Achse 8,45 Mrd. €
Verteilung auf Einzelprojekte

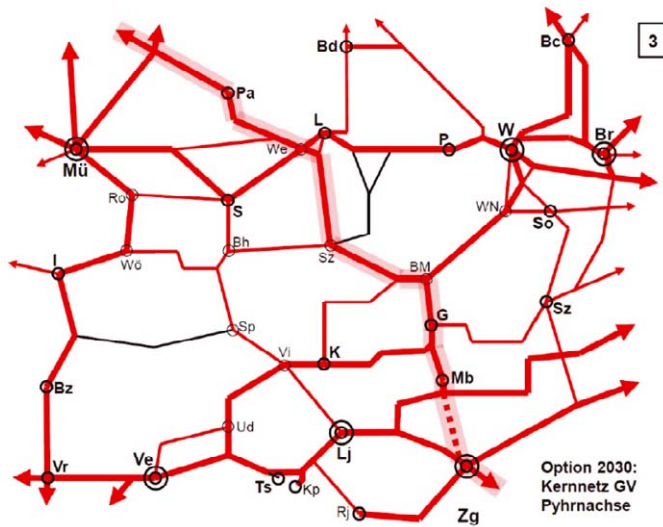
Südbahn; Umstellung auf Rechtsfahrbetrieb	0,15%
Meidling – Blumental; Ausbau Pottendorferlinie	1,44%
Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie	5,26%
Gloggnitz – Mürzzuschlag/Langenwang; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	31,43%
Gloggnitz – Mürzzuschlag; Sanierung Bestandsstrecke	1,37%
Bruck a. d. Mur; Aufnahmsgebäude	0,26%
Bruck a. d. Mur – Graz; Bahnhofsumbauten	0,68%
Graz Hbf.; Bahnhofsumbau	1,84%
Graz – Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	54,59%
Zeltweg; Bahnhofsumbau	0,67%
Klagenfurt – Raum Villach; Neubaustrecke	0,12%
Ausbau Marchegger Ast	0,30%
Gänserndorf – Marchegg – Staatsgrenze; Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung	0,66%
Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke	0,06%
Simmeringer Hauptstraße – Aspern; Ausbau S 80	1,17%
Q: ÖBB Infrastruktur.	

1.2.2.2 Prioritäre Maßnahmen für den Schienenstandort Steiermark aus Sicht der Wirtschaftskammer

1. Pyhrn-Schober – Achse mit Krapina-Bahn (Güterverkehr)

Bezüglich der nächsten TEN-Leitlinien Revision ist es aus Sicht der WKO Steiermark wesentlich, die Pyhrn-Schober-Achse als Ergänzung des TEN-Kernnetzes für den Schienengüterverkehr aufzunehmen. Im Gegensatz dazu sollte die aufgrund der Steigung für den Güterverkehr weniger geeignete Tauernachse in das Kernnetz für den Personenverkehr aufgenommen werden. Die WKO Steiermark hat hier gemeinsam mit den Sozialpartnern ein Argumentarium erstellt (vgl. Petzmann, 2014). Der Lückenschluss Maribor – Zagreb auf der Schiene ist dabei der notwendige Schlüssel für die Wirksamkeit der Pyhrnachse für den durchgehenden schweren Schienengüterverkehr (Krapina Bahn).

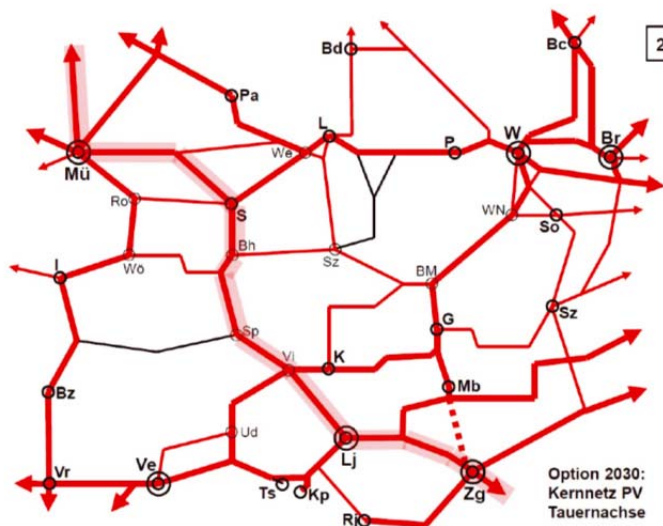
Abbildung 1.9: Pyhrn-Schober-Achse – Planung mit Krapina Bahn als Lückenschluss



Q: Adelsberger, 2014.

Eine mögliche Option ist, den paneuropäischen "Korridor zehn" bzw. "Korridor X" (Salzburg-Thessaloniki) neu zu definieren und als zusätzlichen Kernnetzkorridor mit der steileren Tauern-Achse für den Personenfernverkehr sowie der flacher verlaufenden Pyhrnachse für den Güterverkehr in das transeuropäische Netz der EU zu verankern.

Abbildung 1.10: Tauernachse als optionale Ergänzung des TEN-Kernnetzes



Q: Adelsberger, 2014.

"Die hier vorgeschlagene und argumentativ hinterlegte Strategie sieht die Aufnahme der Tauernachse Salzburg – Villach – Ljubljana ins TEN-Kernnetz für den Personenver-

kehr und die Aufnahme der Pyhrnachse in das Kernnetz für den Güterverkehr vor. Funktional werden also beide Achsen zusammen als integrale Teile des paneuropäischen Korridors X betrachtet, die sich aus dem süddeutschen Raum (Nürnberg) kommend nach Südosten hin in Zagreb vereinigen" (Petzmann 2014).

2. Hochgeschwindigkeitsstrecke von Graz bis zum Zentralraum Bruck/Leoben

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme in Folge des Ausbaus des Semmeringbasistunnels sowie der Koralmbahn wird es auf dem Streckenteil zwischen Graz und Bruck zu einem Engpass auf der Bestandsstrecke kommen. Der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke auf diesem Abschnitt der baltisch-adriatischen Achse kann aus Sicht der Wirtschaftskammer wesentlich dazu beitragen die Erreichbarkeit der größten Ballungsräume und Bildungsstandorte der Steiermark in beide Richtungen massiv aufzuwerten.

Derzeit ist die Strecke Graz-Bruck im "comprehensive network" der Europäischen Kommission als grundsätzlich förderfähige Maßnahme im Personenverkehr bis 2050 verankert. Damit die beiden Agglomerationen Graz und obersteirischer Zentralraum (Bruck/Leoben) enger zusammen wachsen können, ist eine Fahrzeit von weniger als 30 Minuten zwischen Bruck/Mur und Graz anzustreben. Die derzeit günstigste Fahrzeit nach Leoben von derzeit 44 Minuten (Intercityverkehr über Direktschleife) sollte ebenfalls verkürzt werden.

Ein möglicher Weg dazu wäre, den derzeitigen Trassen- bzw. Schienenverlauf von Graz bis Frohnleiten zu ändern bzw. geradliniger zu gestalten. Ergänzende Tunnellösungen nördlich von Frohnleiten könnten das Verbesserungskonzept finalisieren. Als Zielsetzung ist ein durchgängiger viergleisiger Vollausbau mit der Vision einer modernen Zugverbindung der nächsten Generation zu definieren. Eine in diesem Zusammenhang diskutierte Variante besteht in einer Y-Lösung (siehe dazu etwa *Adelsberger, 2014*) mit einem "gedrehten Hochalmtunnel" nördlich von Pernegg/Mur bis Niklasdorf.

Die Empfehlung der Wirtschaftskammer an das Land Steiermark ist, eine Varianten-Analyse betreffend der Verbesserungen auf den Strecken Graz – Bruck und Graz – Leoben in Auftrag zu geben und jenes Konzept mit den besten Erreichbarkeitsveränderungen bzw. Netzwerkeffekten unter der Nebenbedingung der Wirtschaftlichkeit gezielt in Umsetzung bringen. Die am besten bewertete Alternative sollte dann in das zu erstellende Gesamtverkehrskonzept 2015+ integriert werden.

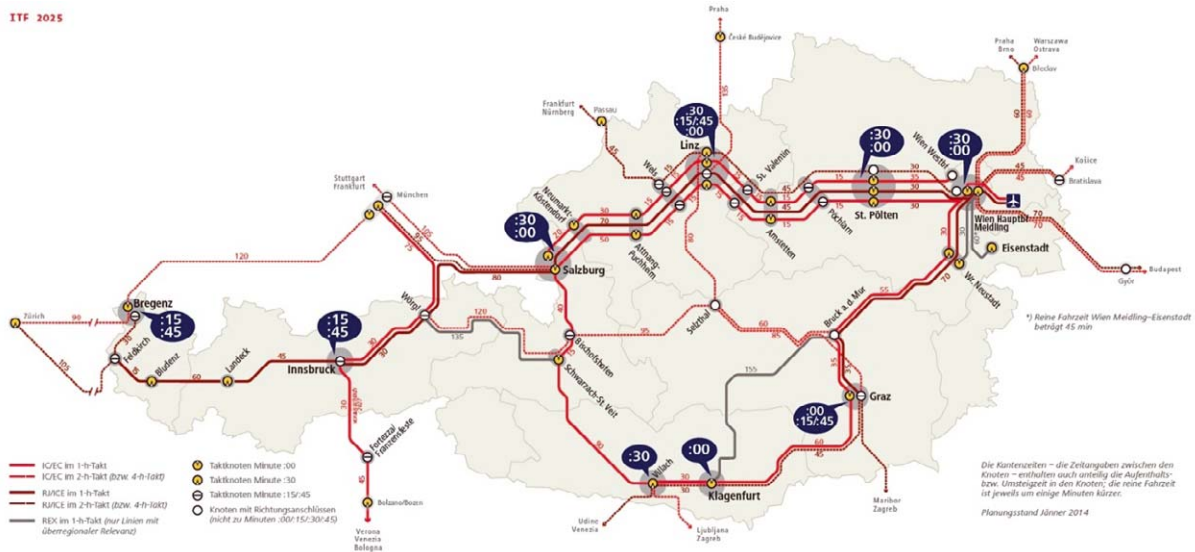
Die schienenmäßige Verbindung zwischen Graz und dem obersteirischen Zentralraum ist zudem auch aufgrund der Pendlerströme vom Norden her zu optimieren. Eine über die Stadtgrenzen hinausgehende Betrachtung der Verkehrsprobleme, die Entlastung der Pendlerströme sowie verkehrsträgerübergreifende und gezielt aufeinander abgestimmte Mobilitätskonzepte sind besonders für den bald aus den Nähten platzenden Ballungsraum Graz notwendig. Ein weiteres Argument für den Ausbau dieser Strecke besteht darin, das wachsende Arbeitskräftepotential in Graz im wahrsten Sinne des Wortes über den Ausbau

des öffentlichen Verkehrs Richtung Norden zu mobilisieren und auch für den obersteirischen Zentralraum verfügbar zu machen.

3. Spurverbreiterung der Murtalbahn und S-Bahn Obersteiermark

Neben den Ballungsräumen Graz-GU und dem obersteirischen Zentralraum (Leoben, Bruck, Kapfenberg) ist als dritter wesentlicher Punkt die Verbesserung der Erreichbarkeit des Aichfeldes vom Bezirk Murau und von Graz bzw. Wien aus maßgeblich. Damit eine Direktverbindung von Murau in das Aichfeld (Ju, Kf) und weiter bis Bruck/Mur bzw. Graz ohne Umsteigen in Unzmarkt geschaffen werden kann, sollte die Murtalbahn modernisiert d. h. auf eine normale Spurweite umgespurt werden. Parallel dazu muss das S-Bahn/Regiobahn – Konzept durchgängig von Murau bis Mürzzuschlag ausgeweitet werden und ein integrierter Taktfahrplan eingerichtet werden. Obwohl die Koralmbahn für die Erreichbarkeitsverbesserung von Südösterreich maßgeblich ist (kürzeste Fahrzeit Graz-Klagenfurt in ca. 45 Minuten) entstehen dadurch leider Engpässe für andere Regionen (Aichfeld und Murau), da der Intercityverkehr von Wien-Bruck nach Klagenfurt ab Fertigstellung der Koralmbahn in weniger als zehn Jahren nicht mehr über das Aichfeld bzw. Unzmarkt geführt werden wird (vgl. nachfolgende Abbildung):

Abbildung 1.11: Planung Integrierter Taktfahrplan ÖBB 2025



Q: ÖBB.

Dieser Nachteil, den die Planung der TEN-Achsen mit sich bringen kann, ist auch in der wissenschaftlichen Literatur bekannt: So kann das Ziel der Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion Europas leider nicht immer erreicht werden, wie manche Autoren kritisieren:

"The analysis of the impacts of the development of the trans-European rail network confirms the view that the trans-European networks, in contrast to the claims of the

Maastricht Treaty, may widen rather than narrow the differences in accessibility between central and peripheral regions in Europe. This does not imply that the relative gains in rail accessibility of peripheral regions may not be beneficial to their economic development, however, it must be pointed out that these gains will always be overshadowed by the much larger gains in rail accessibility of the regions in the European core. It is therefore not possible to refer to the trans-European high-speed rail networks as instruments to promote the cohesion between the regions in Europe and the reduction of interregional economic and social disparities." (Spiekermann –Wegener, 1996, S. 41)

Bezüglich der technischen Erneuerung der Infrastruktur der Murtalbahn kommt als Kompensationsmaßnahme zur erwarteten Ausdünnung der Anschlüsse von Murau Richtung Bruck/Mur folgende, von einem gut getakteten S-Bahn/Regionalbahnkonzept begleitete, Variante in Frage (vgl. *Steiermärkische Landesbahnen*, 2015):

- Umspurung Unzmarkt – Murau mit anschließender Elektrifizierung
- Investitionsaufwand ca. 70 Mio. €

Diese Variante, die nur rund 1,5% der Gesamtkosten der Koralmbahn ausmachen würde, bringt unter anderem etwa folgende Vorteile:

1. Attraktivierung der westlichen Obersteiermark (Murtal/Murau) im Standortwettbewerb durch bessere Erreichbarkeit und Potentiale zusätzlicher Wertschöpfung, Sicherung von Arbeitsplätzen, Gegenwirkung zu Abwanderung. Sicherung der Daseinsvorsorge.
2. Kürzere, umsteigefreie Fahrzeiten und mehr Komfort mit durchgängigem S-Bahn /Regionalbahnverkehr von Murau ins Aichfeld bzw. bis Bruck-/Mur oder Graz.
3. Verbilligung und Beschleunigung von Schienentransporten durch Entfall von Umladen in Unzmarkt.
4. Geringere Emissionen durch Verlagerungspotentiale bei Pendlern und im Güterverkehr auf die Schiene.

Abbildung 1.12: Murtalbahnanbindung bis 2023 (links) und ab 2023 (rechts) ohne Gegenmaßnahmen



Q: *Steiermärkische Landesbahnen*, 2015.

Ergänzend zu den technischen Neuerungen müssen abgestimmte, regionale Mobilitätskonzepte zur Erreichbarkeit der Haltestellen der Murtalbahn ausgearbeitet und umgesetzt werden (vgl. dazu etwa *Frewein et al.*, 2014). So ist die Intermodalität eine Voraussetzung für die räumliche Wirksamkeit von Regionalbahnen (*Frey*, 2015).

4. Steirische Ostbahn

Ein wichtiges Projekt ist ebenfalls die steirische Ostbahn (von Ungarn nach Gleisdorf und Graz) mit dem Ziel die Oststeiermark mit der baltisch-adriatischen Achse bzw. Koralmbahn zu verbinden. Die derzeitige Herausforderung besteht etwa laut *Adelsberger* (2014) in der geringen Verkehrswirksamkeit für den Fernverkehr durch den stark gekrümmten Verlauf zwischen Graz und Szombathely, dadurch ist eine Korridorlogik nicht gegeben. Langfristig erscheinen daher folgende Maßnahmen inklusive Elektrifizierung als sinnvoll:

- Neubaustrecke Großraum Graz – Gleisdorf parallel zur A2
- Verbindung/Verknüpfung der Koralmbahn mit der steirischen Ostbahn
- Option bzw. langfristige Vision: Lückenschluss Körmend – Vasvar/Zalaegerszeg und/oder Gleisdorf – Hartberg Oberwart – Szombathely. Das würde die Pyhrnachse/Koralmbahn großräumig fortsetzen und in weiterer Folge die Netz- bzw. Verkehrswirksamkeit des Ostbahnkorridors entscheidend erhöhen.

Abbildung 1.13: Geplanter Verlauf der steirischen Ostbahn



Q: ÖBB Infrastruktur-AG.

1.2.2.3 Ergänzende Vorschläge und Prioritäten aus Sicht der Regionen

- Straßenbahnprojekte Graz
 - Prioritär sollte die so genannte Süd-West-Linie Nr. 8, welche die Innenstadt mit den Reininghausgründen verbindet, betrachtet werden.

- Generell sind bei den Straßenbahnprojekten Sonderfinanzierungsvereinbarungen zwischen der Stadt Graz und dem Land Steiermark bzw. dem Bund anzustreben, als Vorbild sollten die Finanzierungsvereinbarungen von Wien bzgl. der U5 dienen.
- Projekt Grenzbahn Österreich – Ungarn
 - Ziel: Lückenschluss zwischen Oststeiermark (Hartberg/Friedberg), Burgenland (Pinkafeld, Oberwart, Großpetersdorf, Rechnitz) und Ungarn (Vas/Szombathely)
 - Aufnahme in nationale Investitionsprioritäten erwünscht
- Modernisierung und Sanierung der Bahnstrecke Spielfeld – Bad Radkersburg mit Schleife und Lückenschluss der Bahn zwischen Bad Radkersburg und Oberradkersburg (Gornja Radgona)

1.2.3 Luftfahrt – Flughafen Graz – internationale Erreichbarkeit

Übersicht 1.4: Die größten Flughäfen Europas nach Passagieren p.a. und direkten Anknüpfungen/Verbindungen mit Graz (= fette Schrift)

1	LONDON/HEATHROW airport	70.108.071
2	PARIS/CHARLES DE GAULLE airport	61.620.823
3	FRANKFURT/MAIN airport	57.752.093
4	AMSTERDAM/SCHIPHOL airport	51.107.756
5	MADRID/BARAJAS airport	45.181.569
6	ISTANBUL/ATATURK airport	45.151.701
7	MÜNCHEN airport	38.472.670
8	ROMA/FIUMICINO airport	37.219.446
9	BARCELONA airport	35.101.601
10	LONDON/GATWICK airport	34.247.481
11	PARIS/ORLY airport	27.200.120
12	ANTALYA (CIV/MIL) airport	25.420.173
13	ZÜRICH airport	24.869.905
14	KØBENHAVN/KASTRUP airport	23.310.622
15	PALMA DE MALLORCA airport	22.626.511
16	WIEN/SCHWECHAT airport	22.259.688
17	OSLO/GARDERMOEN airport	22.196.044
18	DÜSSELDORF airport	20.846.864
19	MANCHESTER airport	19.819.851
20	STOCKHOLM/ARLANDA airport	19.721.791
21	DUBLIN airport	19.090.781
22	BRUXELLES/NATIONAL airport	19.071.288
23	MILANO/MALPENSA airport	18.716.315
24	BERLIN/TEGEL airport	18.169.638
25	LONDON/STANSTED airport	17.498.891

Q: Flughäfen Österreich, eigene Darstellung. Anmerkung: Anknüpfungen mit Graz fettgedruckt.

Ein im internationalen Standortwettbewerb ebenso wichtiger Standortfaktor ist die Erreichbarkeit über den Luftraum. Speziell für international agierende Industrie- und Gewerbebetriebe ist die Nähe eines Flughafens mit guten Verbindungen zu den wichtigsten Hubs bzw. Drehkreuzen ein sehr wichtiges Standortkriterium. Der Flughafen Graz ist mit drei der zehn größten Drehkreuze von Europa direkt verbunden (Frankfurt, Istanbul ab Juni 2015 durch Turkish Airlines, München). Auch die Intensivierung der Verbindung Graz-Zürich durch die Swiss Airlines (täg-

lich ab Ende März 2015) ist eine Aufwertung für den Standort Graz. Die Infrastrukturfunktion eines Regionalflughafens wie Graz lässt sich besonders durch die Anbindung über die Drehkreuze (Hubs) zu Destinationen der gesamten Welt und speziell den internationalen Metropolen definieren.

Für den Tourismusstandort Steiermark (Incoming-Bereich) hat der Flughafen Graz ebenfalls eine wesentliche Bedeutung, wenngleich diese nicht mit Wien, Salzburg oder Innsbruck zu vergleichen ist. Generell aber ist die Internationalisierung auch aufgrund der Universitäts- und Forschungsstadt Graz ein enorm wichtiges Asset, das ungeachtet der touristischen Bedeutung verteidigt werden muss.

Vergleich der österreichischen Flughäfen

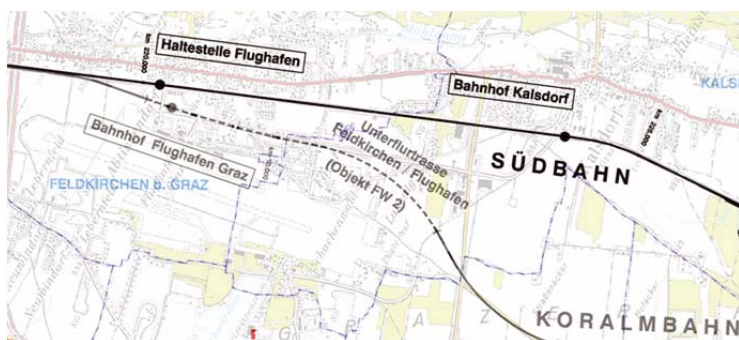
In absoluten Zahlen gemessen ist nach Wien (ca. 22,5 Mio. Passagiere) der Flughafen Salzburg (1,8 Mio.) der zweitgrößte österreichische Flughafen. Innsbruck ist vom Passagieraufkommen her in etwa mit Graz zu vergleichen (zuletzt: knapp unter 1 Mio. Passagiere), während Linz (unter 600.000) und Klagenfurt (225.000) in der Statistik stark abfallen. Während Linz durch die verbesserte Schienenanbindung Linz-Flughafen Wien zu kämpfen hat, könnte der Standort Klagenfurt in Zukunft durch die Anbindung der Koralmbahn an den Grazer Flughafen noch mehr an Bedeutung verlieren (Fahrzeit Klagenfurt – Flughafen Thalerhof unter einer Stunde). Konkret wird aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens auf der baltisch-adriatischen Achse ein Engpass auf der Bestandsstrecke der Südbahn erwartet, was den Bau zweier zusätzlicher Gleise und die Anbindung an den Flughafen Graz rechtfertigt.

Übersicht 1.5: Passagierzahlen 2014

	Passagiere	Wachstum 2014	Linie	Wachstum 2014	Charter	Wachstum 2014
Wien	22.500.000	2,5%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Salzburg	1.819.520	9,4%	1.320.660	16,3%	n.a.	neg. Entw.
Innsbruck	991.000	1,0%	~730.000	4,5%	~260.000	-8,0%
Graz	897.421	1,8%	723.253	1,2%	174.168	4,1%
Linz	561.295	2,1%	363.692	6,1%	193.356	-5,0%
Klagenfurt	224.876	-13,0%	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Q: Flughäfen Österreich, eigene Darstellung.

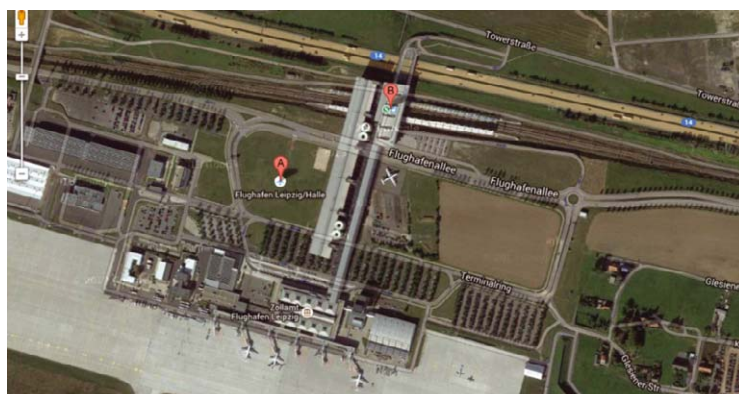
Abbildung 1.14: Geplanter Bahnhof Flughafen Graz im Teilabschnitt der Koralmbahn



Q: BMVIT, ÖBB Infrastruktur.

Als Übergangslösung könnte ein überdachtes Förderband zwischen der derzeitigen S-Bahn-Haltestelle entlang der Südbahn und dem Terminalbereich fungieren. Als Vorbild könnte hier der Flughafen Leipzig dienen.

Abbildung 1.15: Flughafen Leipzig; Verkehrsanbindung über die Schiene



Positive Entwicklung des Flughafen Graz seit den 1990er Jahren

Wie ein Vergleich der sechs österreichischen Passagierflughäfen zeigt, hat sich der Flughafen Graz, gemessen an den Passagierzahlen, seit den 90er Jahren sehr positiv entwickelt. So hatte der Flughafen 1993 etwa rund 390.000 Passagiere, das Wachstum der Passagierzahlen bis zum Jahr 2008 betrug jährlich durchschnittlich 5,9% und war somit das zweithöchste hinter Wien (6,3%). Der Flughafen Salzburg etwa konnte im selben Zeitraum nur eine durchschnittliche Wachstumsrate von 3,4% erreichen. Alle anderen Regionalflughäfen waren bis 2008 in etwa auf demselben Wachstumspfad wie Graz. Ab 2009 ist das markante Einbrechen der Passagierzahlen am Flughafen Klagenfurt augenscheinlich (minus 9% im Durchschnitt). Lediglich Wien und Innsbruck konnten im Jahr 2013, verglichen mit 2008, eine Steigerung der Passagierzahlen erreichen. In Graz sank die Anzahl der Passagiere erstmals seit 2003 wieder unter die 900.000 – Grenze. In Klagenfurt sind die Passagierzahlen von 2008 bis 2013 massiv von 430.000

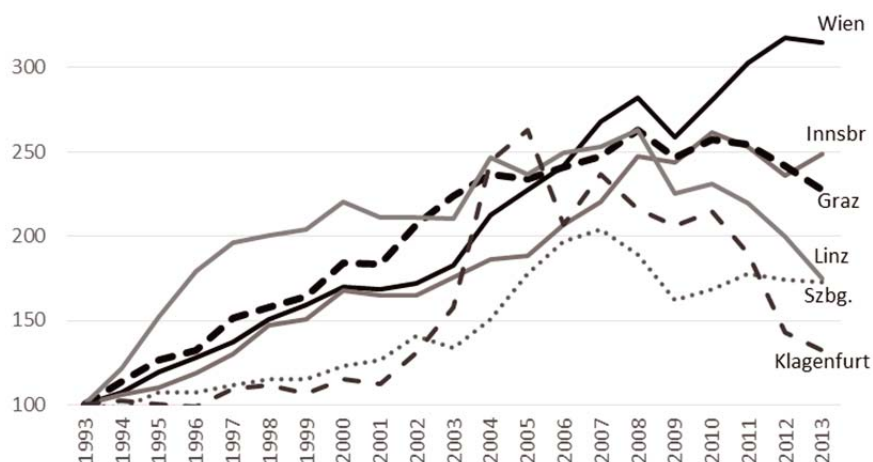
auf 260.000 abgefallen (speziell ab 2011 ist eine stark negative Entwicklung der Passagierzahlen erkennbar, vgl. Abbildung 1.16). Die Zahlen des Jahres 2014 deuten auf einen weiteren Abwärtstrend hin (nur mehr rund 224.000 Passagiere).

Übersicht 1.6: Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate bei Passagieren von 1993 bis 2013 (vor und nach der großen Rezession) - österreichische Flughäfen

	Mittel bis 2008	Mittel ab 2009
LINZ	5,7%	-7,7%
KLAGENFURT	5,8%	-8,8%
INNSBRUCK	5,8%	0,3%
WIEN	6,3%	2,4%
GRAZ	5,9%	-2,7%
SALZBURG	3,4%	-1,5%

Q: Eurostat.

Abbildung 1.16: Passagierwachstum österreichischer Flughäfen, Index 1993 = 100



Q: Eurostat, eigene Darstellung.

Herausforderungen und Chancen für den Flughafen Graz

Während global gesehen Prognosen von Experten von mittelfristigen Wachstumsraten beim Passagieraufkommen von jährlich 5-6% ausgehen, ist in Westeuropa von zwei bis maximal drei Prozent Steigerung auszugehen (Großbongardt, 2014). Dieses Wachstum wird sich vor allem auf den großen Hub-Flughäfen abspielen, während sich kleinere Regionalflughäfen zunehmend kannibalisieren, weil sie sich oft dasselbe Einzugsgebiet teilen müssen. Knapp zwei Drittel aller Europäer können laut der Europäischen Kommission (2014) innerhalb von zwei Stunden Fahrzeit mindestens zwei Flughäfen problemlos erreichen.

In diesem Wettbewerbskampf werden kleinere, unrentable Flughäfen geschlossen werden müssen, wenn der Steuerzahler diese nicht mehr mit Subventionen auffängt. Die Europäische

Kommission plant daher, fehlgeleiteten Subventionen an unrentable Flughäfen ohne Zukunftspotential, gezielt einen rechtlichen Riegel vorzuschieben. Ausgenommen sind Anlaufbeihilfen für neue Fluglinien, die für mehr Wettbewerb sorgen. Solche Anlaufbeihilfen sollten sowohl für erhöhte Frequenzen bei den bestehenden Strecken, als auch für neue Destinationen möglich sein.

"Despite their positive effects on regional development and accessibility, regional airports present a dilemma. First, public funding to airport infrastructure has often resulted in duplication of (unprofitable) airports in the same catchment area, creating ghost airports and overcapacity at regional airports, while leaving the congestion problem of main airports unsolved" (Europäische Kommission, 2014, S. 2-3)

Während in Österreich, mit Ausnahme von Klagenfurt, derzeit alle Flughäfen ohne Subventionen überlebensfähig sind, liegt der Anteil aller europäischen Flughäfen, die Verluste einfahren bei 42%. Die Kommission sieht Flughäfen mit weniger als 500.000 Passagieren pro Jahr als nicht überlebensfähig, sofern sie es nicht schaffen, die Profitabilität zu erhöhen. Insbesondere Klagenfurt gilt in dieser Hinsicht als gefährdet, auch deshalb, weil durch die geplante Anbindung der Koralmbahn an den Flughafen Graz (neuer Bahnhof direkt beim Abflugsterminal – Flughafenast) die sekundäre Catchment-Area für Graz weiter ausgeweitet und die Erreichbarkeit des Flughafens maßgeblich verbessert wird.

Wirtschaftlich steht der Flughafen Graz sehr gut da, er erzielte in den letzten Jahren Gewinne von über drei Millionen Euro. Es stellt sich die Frage, welche Strategie der Eigentümer (Holding Graz) mit der Gewinnorientierung verfolgt. Mit den erzielten Gewinnen könnten etwa Anreize für weitere neue, potentielle Fluglinien bzw. Destinationen gesetzt werden.

Übersicht 1.7: Flughafen Graz – Betriebswirtschaftliche Kennzahlen 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Umsatz	23,2 Mio.	25,0 Mio.	26,7 Mio.	26,4 Mio.	27,1 Mio.	31 Mio.	31 Mio.	31,2 Mio.
EGT	2,3 Mio.	3,9 Mio.	3,7 Mio.	5,3 Mio.	4,8 Mio.	5,0 Mio.	4,4 Mio.	5,2 Mio.
Jahresüberschuss	0,6 Mio.	3,0 Mio.	2,9 Mio.	3,0 Mio.	3,6 Mio.	3,5 Mio.	3,3 Mio.	6,9 Mio.*
Mitarbeiter	146	190	199	195	192	196	201	202
ROI	3,5%	5,2%	5,2%	6,5%	6,1%	6,7%	5,7%	6,7%
Umsatzrendite	13,9%	19,0%	19,0%	22,0%	19,7%	18,1%	14,9%	17,1%
Passagiere	912.791	948.140	1.008.330	948.590	990.118	976.543	930.617	881.740
davon Linie	616.392	675.647	742.538	720.851	760.595	772.920	739.068	714.463
davon Charter	296.399	272.493	265.792	227.739	229.523	203.623	191.549	167.277
Anteil Linie	68%	74%	81%	79%	83%	85%	81%	78%

* Jahresüberschuss 2013 aufgrund von Einmaleffekten (Auflösung von Rückstellungen aus Betriebsprüfungen). Ohne diesen Einmaleffekt bewegt sich der Gewinn in einer ähnlichen Größenordnung wie 2012.

Q: Geschäftsberichte Flughafen Graz.

Das Cargo-Geschäft im Luftfahrtbereich ist am Flughafen Graz mit rund 10.000 Tonnen rein quantitativ betrachtet kein allzu großes, denn nur rund 400 der knapp der 10.000 Tonnen Luftfracht werden ab Graz geflogen, der Rest wird über den so genannten Luftfrachtersatzverkehr bzw. Road-Feeder-Services, kurz RFS abgewickelt.

Übersicht 1.8: Luftfrachtvolumen österreichischer Flughäfen 2014

Flughafen	Volumen in Tonnen	-/+ % ggü. 2013
Wien gesamt	277.532	+8,3
geflogen	197.761	+10,6
RFS	79.771	+3,1
Linz gesamt	44.414	+3,3
geflogen	10.994	+14,9
RFS	33.420	+0,08
Graz gesamt	9.628	-14,6
geflogen	383	+22
RFS	9.245	-15
Salzburg gesamt	10.175	-10,8
geflogen	k.A	k.A
RFS	k.A	k.A
Innsbruck gesamt	1.850	-14
geflogen	k.A	k.A
RFS	k.A	k.A

Q: Int. Wochenzeitung Verkehr Nr. 11/2015.

Dennoch werden über die Luftfracht für die steirischen Unternehmen (etwa im Bereich der Automobilindustrie) wichtige Transportdienstleistungen im on-demand - Bereich bewerkstelligt und das, obwohl der Druck auf die Regionalflughäfen immer größer wird, da Luftfrachtdienstleistungen immer kurzzeitiger benötigt werden.

Welche Infrastrukturfunktion erfüllt der Flughafen Graz derzeit? Er punktet mit guten Anbindungen an die großen internationalen Hubs Frankfurt, München und ab 2015 auch Istanbul und Zürich, von welchen das Tor in die ganze Welt offen steht. Rund 120.000 Passagiere nutzen auch die Verbindung Graz-Wien bzw. Wien-Graz jährlich. Weitere Hauptdestinationen sind Düsseldorf, Berlin oder Stuttgart (siehe Übersicht 1.9). Trotz dieser hervorragenden Anbindungen als Zubringerflughafen sind die Ticketpreise der AUA-Lufthansa die größten Kritikpunkte seitens Industrie und Wirtschaft. Von Businessfliegenden oft kritisiert werden die unattraktiven Preise ab Graz (WKO Steiermark, 2014). Flüge ab Wien sind hier vielfach billiger, es fehlen daher oft die Anreize, ab Graz zu fliegen. Eine wesentliche Rolle spielt hier die Dominanz der Star Alliance bzw. der Lufthansa. Der Flughafen Graz selbst kann diese Entwicklung nur durch die Forcierung von mehr Wettbewerb beeinflussen. Es wird sich erst zeigen, ob der neue Mitbewerber Turkish-Airlines (obwohl ebenfalls Star-Alliance Mitglied) die bisherige Monopolstellung von AUA-Lufthansa etwas abfedern kann, was indirekt zu einer Anpassung der Flugpreise führen könnte.

Übersicht 1.9: Passagiere ab und nach Graz nach Hauptstreckenzielen 2013

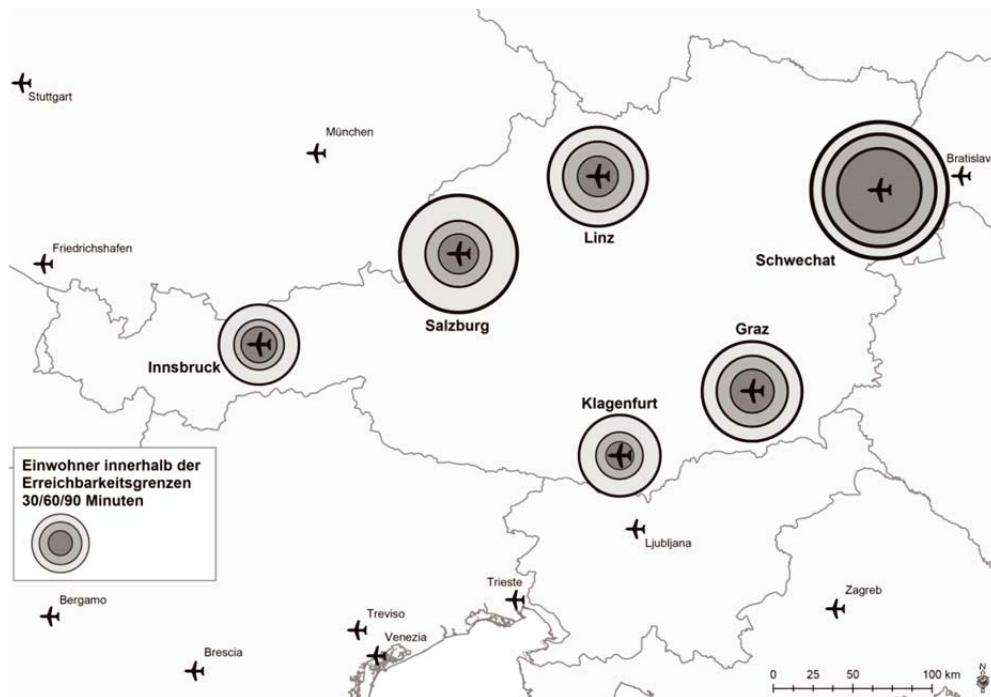
	Ab Graz	Nach Graz
Frankfurt	107.206	111.705
München	74.704	72.616
Wien	59.965	59.855
Düsseldorf	29.082	28.328
Berlin-Tegel	23.962	24.161
Stuttgart	19.325	20.040
Zürich	16.554	16.564

Q: Statistik Austria

Die Zukunftsaussichten für den Flughafen Graz sind trotz des schwierigen Umfeldes für Regionalflughäfen gut, denn mit der steigenden Bevölkerungszahl sowie der Verbindung Graz – Klagenfurt über die Koralmbahn wird sich das Einzugsgebiet (catchment-area) weiter ausweiten. Auch internationale Luftfahrtexperten sehen die Zukunft des Flughafen Graz, der 2014 sein 100-jähriges Jubiläum feierte, positiv:

"Für Graz schaut es ganz sicherlich besser aus, als für ganz viele andere Regionalflughäfen, Graz hat Aussicht auf eine stabile Entwicklung bzw. moderates Wachstum, während andere Flughäfen in den nächsten 10 Jahren um Ihre Existenz bangen müssen" (Großbongardt, 2014).

Abbildung 1.17: Österreichische Flughäfen nach deren Einzugsgebiet



Q: JOANNEUM RESEARCH, 2014.

Ungeachtet der wichtigen Infrastrukturfunktion ist die volkswirtschaftliche Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Flughafen Graz selbst am Standort Thalerhof eine wichtige. Laut einer Erhebung durch *Prettenthaler et al.* (2011) sind 1.000 Beschäftigte dem Gesamtsystem Flughafen zuzurechnen. Davon entfallen rund 200 Beschäftigte auf die Flughafen Graz Betriebs GmbH selbst, es profitieren aber auch Express- und Speditionsservices, Gastronomie, Supermärkte, Reisebüros, die allgemeine Luftfahrt, Parkflächenbetreiber sowie die Bodenabfertigung in unterschiedlichem Ausmaß. In Summe wird damit eine jährliche Bruttowertschöpfung im Ausmaß von rund 48 Mio. € generiert. Bezüglich der Aufrechterhaltung der wichtigen Infrastrukturfunktion des Flughafens für die Wirtschaft gilt es, neu aufgenommene Destinationen wie Istanbul als wichtiges Tor in Richtung der Wachstumsmärkte in Asien zu verteidigen. Die gezielte Ausweitung des Einzugsgebietes Richtung Kärnten (Potential Koralmahn) und Slowenien sollte strategisch weiter verfolgt werden. Kooperationen mit dem Flughafen Klagenfurt bzw. mit den ÖBB könnten hier unterstützend in Erwägung gezogen werden. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die Anbindung der Koralmahn an den Flughafen Graz. Zudem sollte der Standort "Südösterreich" zur Steigerung der Incoming-Passagierzahlen gemeinsam strategisch vermarktet werden (Steiermark und Kärnten).

1.2.4 Breitband und IKT

Ultraschnelle Datennetze sind für die Zukunft des steirischen Wirtschaftsstandortes in seiner Gesamtheit unumgänglich. Die Verfügbarkeit von leistungsfähigem Breitbandinternet in den

Regionen abseits der großen Ballungszentren wird in der Steiermark zunehmend zu einer Überlebensfrage. Es ist heute, ähnlich wie beim elektrischen Strom, ein Teil der generellen Lebensqualität, nicht über die Verfügbarkeit nachdenken zu müssen. Umso mehr gilt dies für innovative, fortschrittliche und besonders international agierende Unternehmen (vom EPU bis zum Industriebetrieb) je nach den verschiedenen Anforderungen. Erfreulicherweise hat das Land Steiermark mit der Breitbandstrategie Highway 2020 den richtigen Weg eingeschlagen, den Breitbandausbau flächendeckend voranzutreiben, wie die WKO Steiermark im Rahmen des Positionspapiers Breitband (2011) vorgeschlagen hat:

- Bis 2018 sollen leistungsfähige und schnelle Breitbandanschlüsse von bis zu 30 Mbit pro Sekunde für alle Haushalte und Unternehmen in den steirischen Gemeinden verfügbar gemacht werden.
- Bis 2020 sollen in allen steirischen Gemeinden Glasfaserzugangspunkte verfügbar gemacht werden.
- Bis 2022 sollen alle Haushalte und Unternehmen in den steirischen Gemeinden mit hochleistungsfähigen und ultraschnellen Anschlüssen mit Übertragungsraten von bis zu 100 Mbit/s versorgt werden.

Um zu gewährleisten, dass die Breitband-Ziele unter effizientem Einsatz öffentlicher Mittel inklusive der Mittel aus der Breitbandmilliarde realisiert werden können, hat das Land Steiermark Maßnahmen identifiziert, welche die WKO Steiermark mit Nachdruck unterstützt:

- Erzielung von Synergien, die durch das gemeinsame Verlegen von Infrastruktur bei geplanten Tiefbauarbeiten entstehen
- Realisierung von Synergieeffekten, die durch Mitnutzung bereits vorhandener Infrastrukturen möglich werden. → Rolle des Landesenergieversorgers
- Aufbau eines steirischen Infrastrukturatlases (GIS-basiert)
- Abwicklung maßgeschneiderter Förderinstrumente gemeinsam mit dem Bund
- Einrichtung einer Breitband-Koordinationsstelle im Land
- Einrichtung eines Breitband-Steuerungskomitees im Land

Es sollte für die Steiermark zudem möglich sein, über ein Fünftel der zur Verfügung stehenden Mittel aus der Breitbandmilliarde lukrieren zu können:

"Im Mai startet die erste große Ausschreibung mit einem Volumen von 85 Mio. €. Bis Jahresende sollen alle Programme mit einem Gesamtvolumen von 300 Mio. € ausgeschrieben und vergeben sein. In den kommenden Jahren erfolgen dann die Ausschreibungen der weiteren Tranchen aus der Breitbandmilliarde in den vier Programmen. Die Breitbandmilliarde stammt aus der Versteigerung der Mobilfunklizenzen. Diese BMVIT-Mittel werden jetzt zur Gänze wieder investiert, um jene Gebiete mit Hochleistungsbreitband zu versorgen, in denen es in absehbarer Zeit sonst keine Versorgung geben würde, weil es sich nach kommerziellen Gesichtspunkten für die Betreiber nicht

rentieren würde, dort zu investieren. Die Förderung schließt die Wirtschaftlichkeitslücke." (BMVIT)

1.2.5 S.W.O.T – Profil

Übersicht 1.10: Stärken und Schwächen im Bereich Erreichbarkeit/Infrastruktur

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Flughafen Graz: gute Hub-Anbindungen gegeben, Tor zur Welt • Schiene: baltisch-adriatische Achse und TEN-Integration Graz-Wien ,Graz-Klagenfurt, Nähe zum Hafen Koper • Nahverkehr: S-Bahn-Netz mit Ausnahme Obersteiermark • Schnellstraßen/Autobahnen: dichtes Netz (A9, A2, S6, S35, S36 und S7 werten Standort auf, Gleinalm- und Bosrucktunnelprojekte) • Bevölkerungswachstum des Ballungsraumes Graz (Potentialfaktor) • Im BL-Vergleich starke F&E-Infrastruktur (Unis, Forschungseinrichtungen) Vgl. Kompetenzzentren 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Vergleich zu den Top-Regionen haben wir eine Randlage, „Anschlussfähigkeit“ ist deutlich begrenzt • Zustand der Landesstraßen als Zubringer und Landesbrücken • Öffentliches Verkehrsnetz in der Obersteiermark (S-Bahn) ÖV-Erreichbarkeit des Ballungsraumes Graz vom Murtal aus • ÖV-Erreichbarkeit des Ballungsraumes Graz vom obersteirischen Zentralraum aus (Graz-Leoben; Graz-Bruck/Kapfenberg) • Pyhrn-Schober Achse • Breitbandinfrastruktur • Raumplanung/Zersiedelung – Fehler der Vergangenheit • ÖV im Ballungsraum Graz selbst • Mangel an Finanzierungsalternativen und Modellen, Verhandlungsposition ggü. Bund ist verbesserungsfähig • Zu schwaches Lobbying ggü. EU und E.I.B • Nicht transparente Priorisierung im Generalverkehrsplan der Steiermark Generell: derzeit noch fehlende Gesamtstrategie für Periode 2015+
Chancen	Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Baltisch – adriatische Achse G-Klagenfurt – Forschungsraum Südösterreich (etwa im IKT-Bereich) • Ausweitung der Catchment Area des Flughafen Graz • Flugverbindung Graz-Istanbul • TEN-Revision – Pyhrn-Schober • Breitbandausbau sowohl als Daseinsvorsorge als auch als kritische Infrastruktur für die Industrie- und Gewerbezon 	<ul style="list-style-type: none"> • Priorisierung von Infrastrukturprojekten anhand ihrer „Funktionalität“ (gilt besonders für Landstraßen aber auch für Neubauprojekte). • Ballungsraum Graz – Lobbying für Finanzierung notwendiger ÖV-Projekte • Verbesserung der kleinregionalen Erreichbarkeiten (Mobilitätskonzepte als Zubringer zu Hauptverbindungen, Mikro-ÖV)

<ul style="list-style-type: none"> • Engeres Zusammenwachsen Obersteiermark – Graz S-Bahn i.V. mit Murtalbahn (Murau-Aichfeld); Aichfeld – Graz • Leoben, Bruck-Kapfenberg – Graz (Hochgeschwindigkeitsstrecke) • Agglomerationskraft von Graz nutzen, Argumentation für langfristige Infrastruktur (Straßenbahnen, F+E Einrichtungen etc.) • Erreichbarkeit von Graz muss von „Überall“ in der Steiermark verbessert werden! • Fokus auf Infrastruktur in regionalen Zentren bzw. Stadtregionen und Verbindung dieser! Intelligente Raumplanung! • In ländlichen Regionen Zubringerfunktionen forcieren 	<ul style="list-style-type: none"> • Polyzentrische Regionalentwicklung: gezielte Stärkung der zentralen Orte und Stadtregionen! S-Bahn Obersteiermark • Bekenntnis zu klaren regionalen Schwerpunktsetzungen (vgl. Priorisierung und Weg von „Alle wollen alles – Mentalität“) • Verhandlungen mit dem Bund – Finanzausgleich und mit EU kommt Aufgabenorientierung, gewinnen die besten Konzepte - Agglomerationsfonds nach Schweizer Vorbild. • TEN – Revision. • Flughafen Graz (Internationales Luftfahrt-Umfeld).
--	--

Q: Eigene Darstellung

1.2.6 Die wichtigsten Handlungsempfehlungen zusammengefasst

1.2.6.1 Allgemeine Vorschläge

Priorisierung

Bezüglich der Landesstraßen und Brückensanierungen sollte ein transparentes Priorisierungsmodell entwickelt und angewendet werden: Aus Sicht der Wirtschaft ist eine Priorisierung der Sanierungsmaßnahmen im Erhaltungsmanagementsystem nicht nur nach technischen, betriebswirtschaftlichen Kriterien (Zustand, Kosten) und Frequenzmessungen, sondern auch nach ökonomischen, volkswirtschaftlichen Kriterien festzulegen (Netzfunktionalität, Arbeitgeberbetriebe, Beschäftigte in der Nähe, soziale Einrichtungen etc.).

Auch in Bezug auf die Entscheidung sämtlicher Neubauprojekte im Straßen- und Schienenbereich sollten möglichst transparente Kosten-Nutzen-Analysen inklusive der Berücksichtigung der Netzfunktion (Veränderung der Erreichbarkeit) zur Anwendung kommen.

Gesamtverkehrskonzept 2015+ und regionale Verkehrskonzepte

Das Land Steiermark sollte das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahre 2008 überarbeiten und auch die regionalen Verkehrskonzepte erneuern.

1.2.6.2 Straße

Neben der Abwicklung der bestehenden ASFINAG – und landeseigenen Projekte schlägt die WKO Steiermark ergänzend folgende Maßnahmen vor, die in die nationalen Investitionsprioritäten aufgenommen werden sollten.

- S37 Klagenfurter Schnellstraße nach Scheifling
- Selzthal/Liezen und Trautenfels – hier sollte eine Schnellstraße errichtet werden.

- S36 Abschnitt zwischen Judenburg und St. Georgen – Ausbau.
- Stärkung der Hauptverkehrsachse (Pyhrnautobahn) von Graz nach Spielfeld mit neuen kreuzungsfreien Murbrücken in Wildon und Ehrenhausen sowie zweite Autobahnabfahrt im Raum Leibnitz.

Das Land Steiermark sollte diese Projekte beim Bund "anmelden" und wenn möglich einen Beitrag zur Realisierung leisten.

1.2.6.3 Schiene

- Pyhrn-Schober-Achse (Güterverkehr)
 - Lobbyingaktivitäten, damit die Strecke im Rahmen der nächsten TEN-Revision förderbar wird, sind hier besonders gefragt!
 - Initiativen Richtung Slowenien und Kroatien (Krapina-Bahn) sind seitens des Landes weiterzuverfolgen!
- Hochgeschwindigkeitsstrecke Graz – obersteirischer Zentralraum Bruck/Leoben
 - Das Land Steiermark sollte hier mehrere Varianten und Trassenverläufe prüfen und die bestmögliche Alternative in Umsetzung bringen!
 - Spurverbreiterung der Murtalbahn und S-Bahn Obersteiermark von Murau bis Mürz-zuschlag
 - Ein klares politisches Bekenntnis und die Aufnahme in das Gesamtverkehrskonzept des Landes ist hier gefordert!
- Steirische Ostbahn – Elektrifizierung
 - Neubaustrecke Graz - Gleisdorf parallel zur A2
 - Verbindung/Verknüpfung mit der Koralmbahn
- Projekt Grenzbahn Österreich - Ungarn
 - Ziel: Lückenschluss zwischen Oststeiermark (Hartberg/Friedberg), Burgenland (Pinkafeld, Oberwart, Großpetersdorf, Rechnitz) und Ungarn (Vas /Szombathely) Aufnahme in nationale Investitionsprioritäten erwünscht!
- Straßenbahnprojekte Graz
 - Prioritär sollte die so genannte Süd-West-Linie Nr.8, welche die Innenstadt mit den Reininghausgründen verbindet, betrachtet werden. Generell sind bei den Straßenbahnprojekten Sonderfinanzierungsvereinbarungen zwischen der Stadt Graz und dem Land Steiermark bzw. dem Bund anzustreben, als Vorbild sollten die Finanzierungsvereinbarungen von Wien bzgl. der U5 dienen.
- Modernisierung und Sanierung der Bahnstrecke Spielfeld – Bad Radkersburg mit Schleife und Lückenschluss der Bahn zwischen Bad Radkersburg und Oberradkersburg (Gornja Radgona)

1.2.6.4 Luffahrt-Flughafen Graz

- Ausweitung der Catchment – Area Richtung Kärnten und Slowenien
 - Anbindung der Koralmbahn nutzen
- Aufrechterhaltung der Infrastrukturfunktion – Wettbewerb zulassen, wenn möglich durch gezielte Anreize für potentielle Markteindringlinge d. h. neue Fluglinien
- Internationalisierung und gemeinsame Vermarktung des Standortes Südösterreich – In-coming Bereich!
- Kooperationen mit dem Flughafen Klagenfurt eingehen

1.2.6.5 IKT/Breitband

- Umsetzung der Breitbandstrategie Highway 2020
 - Bis 2018 sollen leistungsfähige und schnelle Breitbandanschlüsse von bis zu 30 Mbit/s für alle Haushalte und Unternehmen in den steirischen Gemeinden verfügbar gemacht werden.
- Aufbau eines steirischen Infrastrukturatlases (GIS-basiert)
- Strategische Berücksichtigung des Landesenergieversorgers
- Einrichtung einer Breitbandkoordinationsstelle, die auch für Regionen und Gemeinden als Ansprechbasis und one-stop-shop fungiert