

MEDIENSERVICE

**#Wirtschaft braucht
Mobilität
#Mobilität braucht Wege**

**WKOÖ präsentiert neuen Verkehrs-
infrastruktur-Monitor**

Linz, 25. September 2025

Ihre Gesprächspartner:

Mag.^a Doris Hummer
Präsidentin der WKO Oberösterreich

Mag. Wolfgang Schneckenreither
Obmann der öö. Sparte Transport und Verkehr

WKOÖ-Präsidentin Mag.^a Doris Hummer Verkehrsinfrastruktur als Blutkreislauf der Wirtschaft

Die Rolle Österreichs als kleine, offene Volkswirtschaft, die insbesondere in Oberösterreich durch einen hohen Exportanteil geprägt ist, bildet die Basis für den Wohlstand unseres Landes. Am Erhalt und der Sicherung dieses Wohlstands wird Österreich in den nächsten Jahren aber hart und intensiver als zuletzt arbeiten müssen. „‘Jetzt das Richtige tun‘ - diese Überschrift des Regierungsprogramms muss vor allem bei standortrelevanter Infrastruktur als ernste Handlungsmaxime mit Mut zur Tat gelebt werden“, mahnt WKOÖ-Präsidentin Doris Hummer.

Diesen Mut zur Tat braucht es vor allem bei zentralen Herausforderungen auf Straße und Schiene, aber auch auf dem Wasser- und Luftweg in und durch Oberösterreich, denn immer mehr verkehrliche Hot-Spots erweisen sich als gravierendes Mobilitätsproblem. „Verkehr ist jedoch der Blutkreislauf der Wirtschaft. Steht das Transportwesen, steht die gesamte Gesellschaft. Jeder Euro, der in die Verkehrsinfrastruktur investiert wird, ist somit ein Beitrag zur Vorsorge gegen einen Infarkt des Systems“, wird Hummer deutlich.

Bedarfsgerechtes Angebot sicherstellen, Engpässe beseitigen

Linzer Osttangente: Blockade lösen!

Vor der größten Herausforderung auf der Straße steht Oberösterreich im Nord-Süd-Verkehr. Die Tschechische Republik finalisiert bis Ende nächsten Jahres auf ihrer Seite den Autobahnausbau der D3 bis zur Staatsgrenze in Wulowitz. Verkehrsprognosen zufolge soll dies zu einem massiven Anstieg im PKW-Verkehr von bis zu 185 Prozent führen sowie zu einer 30-prozentigen Steigerung im LKW-Verkehr. „Der Lückenschluss der S10 bis zur tschechischen Grenze durch eine rasche Realisierung des letzten Bauabschnitts (Rainbach bis zur Staatsgrenze) ist daher von enormer Bedeutung. Doch selbst planmäßig wird die Fertigstellung erst 2031 erfolgen. Für den Herbst anstehende UVP-Verfahren des letzten Bauabschnitts verlaufen daher hoffentlich ohne weitere Verzögerungen“, so Hummer.

Hot-Spot Linzer Stadtautobahn A7

Das größte Problem auf der Nord-Süd-Achse ist jedoch der Zentralraum selbst. Der Verkehr aus dem Norden kommt über die S10 auf die A7 nach Linz. Alle Fahrzeuge - auch jene, die eigentlich nicht nach Linz wollen, sondern nur an der Stadt vorbei zur A1 - müssen auf der bereits jetzt mehr als ausgelasteten A7 durch Linz. Die Erkenntnis, dass es im Nord-Süd-Verkehr nicht sinnvoll ist, alle Fahrzeuge durch Linz zu leiten, war schon vor einigen Jahren das Motiv, im Rahmen eines Trassenauswahlverfahrens eine Trasse für eine Linzer Osttangente auszuwählen. Die Entscheidung fiel auf die sogenannte „stadtnahe Trasse“, da diese auch regionale Entlastungseffekte am besten realisieren könne. Laut Korridoruntersuchung habe diese Trassenvariante die beste Verkehrswirksamkeit hinsichtlich Verlagerungspotenziale im (über-)regionalen als auch im Durchzugsverkehr. Insbesondere die Entlastungswirkung auf der A7 im Linzer Stadtgebiet sei dabei am höchsten. Dazu komme eine hohe Erschließungswirkung für die Wirtschaft und Umlandgemeinden. Diese „stadtnahe Trasse“ wurde auch genehmigt - es gibt eine Verordnung, auf deren Basis die notwendigen Grundflächen freigehalten werden.

Seit sich aber vor allem im Linzer Süden (Ebelsberg) Anrainerunmut breit machte, wurde das Projekt regionalpolitisch mit einem einhelligen Gemeinderatsbeschluss kaltgestellt und seither weitere Vorbereitungen eingestellt. Eine seitens des Verkehrsministeriums bisher fehlende Verkehrsprognose 2040 tut ihr Übriges dazu. „Diese sowie ein Antrag und Beschluss im Nationalrat zur Aufnahme der Osttangente ins Bundesstraßengesetz sind dringend für eine Realisierung dieses essenziellen Verkehrsprojekts erforderlich. Und vor allem muss auch die regionale Politik ihre Blockadehaltung beenden. Eine verantwortungsvolle Linzer Stadtpolitik sollte sich dem Problem konstruktiv stellen und die vorhandenen Anrainerbeschwerden aktiv angehen, bevor die Linzer Stadtautobahn endgültig einen Infarkt erleidet. Stadt, Land und Bund müssen hier an einem Strang ziehen“, appelliert Hummer. Selbst wenn das Projekt Osttangente jetzt wieder an Fahrt aufnimmt, liegt der realistische Zeithorizont bis zur Fertigstellung immer noch bei rund zehn Jahren.

Deutsche-Bahn-Sanierung darf Warenfluss nach Deutschland nicht gefährden!

Eine große Herausforderung im Bahnverkehr kommt im Ost-West-Verkehr nach und aus Deutschland auf Oberösterreich zu. Grund ist die dringend notwendige Sanierung des Netzes der Deutschen Bahn. Aufgrund dieser Sanierungsarbeiten sind bereits 2026 zwei Totalsperren der Strecke Passau-Nürnberg vorgesehen:

- von Februar bis Juli auf dem Streckenabschnitt Nürnberg - Regensburg
- von Juni bis Dezember auf dem Streckenabschnitt Passau - Obertraubling (bei Regensburg)

2027 folgen dann Totalsperren auf der Strecke Rosenheim - Freilassing sowie 2028 auf der Strecke München - Rosenheim.

Die Totalsperre der Strecke Passau - Nürnberg trifft den Personenverkehr hart, den Güterverkehr aber noch bedeutend stärker. „Mit derzeit täglich 140 Güter-Ganzzügen ist diese Route die am stärksten frequentierte Schienenverbindung im Export sowie Import nach und von Deutschland. 70 Prozent unserer heimischen schienengebundenen Exporte werden hier transportiert. Das Transportpotenzial im Zeitraum der geplanten Totalsperre entspricht umgelegt auf die Straße rund 1,4 Millionen LKW-Fahrten“, verdeutlicht Präsidentin Hummer die Situation.

Beförderungskapazitäten absichern

Seitens der Bahnen (Deutsche Bahn in Abstimmung mit ÖBB) wurde ein Ersatzroutenkonzept erarbeitet, mit dem zumindest für rund 80 Prozent der derzeit täglich fahrenden Güterzüge ein Ersatz angeboten wird:

- 80 Züge via München - Salzburg und damit auf österreichischer Seite über die Weststrecke
- 20 über Wörgl bzw. Selzthal/Pyhrn
- 10 großräumig über Cheb (Tschechien)

Allein quantitativ gibt es damit aber schon einen Unterschied, was die Beförderungskapazitäten betrifft. Darüber hinaus wird aufgrund unterschiedlicher Gegebenheiten auf den Umleitungsstrecken eine noch größere Anzahl an Zügen notwendig sein. Das wird aber nicht nur wegen begrenzter Netzkapazitäten, sondern auch aufgrund der europaweiten Knappheit an Wagen- und Personalkapazitäten nur schwer realisierbar sein.

„Die Slots für Gütertransporte mit der Bahn werden auf dieser Hauptroute zu unseren Märkten in Deutschland zum knappen Gut“, so Hummer. Der Appell der Experten lautet dementsprechend, dass alle Verlader - sofern dies noch nicht erfolgt ist - umgehend mit ihren Eisenbahnverkehrspartnern Kontakt aufnehmen und ihre voraussichtlichen Bedarfe für 2026 anmelden sollten. Darüber hinaus sind die Bahn-Netzbetreiber (DB, ÖBB) gefordert, bedarfsgerechte Ersatzangebote mit ausreichenden Kapazitäten anzubieten. „Wer jetzt nicht handelt, wird auf einem anderen Weg - etwa auf der Straße - befördern müssen. Zusätzliche Straßentransporte sind auf dieser Strecke aber mehr als problematisch - ist die A8 bzw. auf deutscher Seite die A3 bereits jetzt mehr als voll“, ergänzt Hummer.

Bahnvolumen nicht an Straße verlieren

Die genannten Umwegverkehre auf der Schiene bedeuten natürlich erhebliche Mehrkilometer und damit auch Mehrkosten sowie Beeinträchtigungen im Personenverkehr auf den Ausweichrouten. „Die Verkehrspolitik ist daher gut beraten, dringend ein Kostenkompensationsmodell, das zumindest einen Teil dieser Mehrkosten für Verlader und Logistiker abfedert, ins Auge zu fassen. Das schlägt auch die ÖBB vor. Denn ohne Anreiz könnten viele Verlader und Logistiker Volumen auf die Straße verlagern“, so Hummer. Österreich hat sich in den letzten Jahrzehnten durch eine äußerst aktive Eisenbahnpolitik im Blick auf das gesamte Verkehrsaufkommen einen Bahnanteil von rund 30 Prozent erarbeitet. „Damit sind wir aktuell im Güterverkehr das Bahnland Nummer 1 in der EU. Dieser Erfolg der heimischen Verkehrspolitik steht nun aber auf dem Spiel, denn was einmal von der Bahn weg auf die Straße verloren geht, kommt so schnell nicht wieder zurück“, hält Hummer fest.

Spartenobmann Mag. Wolfgang Schneckenreither Planmäßige Umsetzung genehmigter Projekte

Mobilität braucht Wege und damit eine taugliche Verkehrsinfrastruktur, um ihre Aufgabe als Erfolgsfaktor für den Standort Oberösterreich erfüllen zu können. „Das Bekenntnis im Regierungsprogramm zu einer ‚raschen Realisierung genehmigter hochrangiger Straßenprojekte‘ als Korridore für eine erfolgreiche Zukunft ist dabei ebenso bedeutend wie jenes für Intermodalität, also die Verknüpfung aller Verkehrsträger unter optimaler Nutzung ihrer jeweiligen Systemvorteile“, erklärt Wolfgang Schneckenreither, Obmann der öö. Sparte Transport und Verkehr.

Korridore sorgen für Entlastung

So ist etwa eine rasche, plangemäße Umsetzung für die weiteren Ausbauschritte des vollumfänglich genehmigten A26 Linzer Westring zur Entlastung der Verkehrssituation in Linz sowie für viele Pendler im Zentralraum wichtig. „Die Fertigstellung des Linzer Westrings A26 wird laut Verkehrsprognose allein auf der Nibelungenbrücke einen Entlastungseffekt von rund 40 Prozent aufweisen“, so Schneckenreither. „Ebenfalls von zentraler Bedeutung ist die Finalisierung des vierspurigen Ausbaus der B1 zwischen Linz und Wels“, führt der Spartenobmann weiter aus. Die Realisierung der geplanten A25 Autobahn-Anschlussstelle bzw. Umfahrung Haid wird entscheidend zur notwendigen Entflechtung des Verkehrs in dieser stark frequentierten Region beitragen.

Mobilität in der Region sicherstellen

„Neben derartigen Highlight-Projekten im hochrangigen Straßennetz wird aber auch der Erhalt des niederrangigen Netzes an Landes- und Gemeindestraßen, die uns in der Fläche mit vielen Straßen- und Brückenkilometern gute Anbindungen im gesamten Bundesland bis zur Haustür bieten, immer herausfordernder“, weiß Schneckenreither. Viele in die Jahre gekommene Brücken und Straßen bedürfen einer dringenden Sanierung. Andernfalls werde ein späterer Sanierungsaufwand noch bedeutend höher sein, wie auch kürzlich der Landesrechnungshof einmahnte. Diese Situation wird für das Land OÖ ein Stresstest, vielmehr aber noch für zahlreiche finanziell angeschlagene Gemeinden. „Die WKO fordert daher seit Jahren eine Zweckbindung der Einnahmen aus mobilitätsbezogenen Abgaben, etwa der Mineralölsteuer. Schon mit einem Minder-

anteil daraus könnte dieses Problem in ganz Österreich gelöst werden“, so Schneckenreither.

Mauthausen: Zwei-Brücken-Lösung als einzige Chance

„Im Neubaubereich der Straße appellieren wir insbesondere an die Bedeutung der Mauthausener Brücke als zentrale Verbindung der Wirtschafts- und Lebensräume des unteren Mühlviertels nach Niederösterreich“, wird Schneckenreither nicht müde zu betonen. Da der technische Zustand der Brücke eine weitere Belastung nur bis maximal 2028 zulässt, wurde bekanntermaßen unter Einbeziehung von Stakeholdern sowie der Region eine Projektvariante für den Neubau einer leistungsfähigen Brücke etwas flussabwärts der Bestandsbrücke erstellt. „Leider führt eine Gruppe von Projektgegnern immer wieder zu neuen Verzögerungen im UVP-Verfahren. Mit einem Abschluss des Verfahrens kann nach neuerlicher für den Herbst vorgesehener Verhandlungen vor dem Bundesverwaltungsgericht wohl frühestens ab Jahresende gerechnet werden. Eine zeitgerechte Realisierung des notwendigen Neubaus wird daher bis 2028 nicht möglich sein“, führt Schneckenreither aus. Diese Projektverzögerung ist somit eindeutig dem dringend Änderungsbedürftigen UVP-Recht zuzuschreiben.

Fakt ist, dass 2028 eine Sanierung der alten Bestandsbrücke in Mauthausen notwendig wird, was eine Totalsperre der Brücke von zumindest drei Monaten mit sich bringt. „Die in der Region ansässigen Menschen und Pendler sowie die Wirtschaft werden in dieser Zeit zu erheblichen Umwegen gezwungen sein. Diese Umwegverkehre, mit denen primär über die Linzer Steyreggerbrücke sowie auch über Grein zu rechnen ist, bedeuten hohe Zeitverluste und natürlich auch erhebliche zusätzliche Verkehrs- und Umweltbelastungen auf den Ausweichstrecken“, so Schneckenreither. Für einen Tagespendler, aber auch für täglich stattfindende notwendige Wirtschaftsverkehre bedeuten diese 50 bis 80 Kilometer Umweg eine zeitliche Zusatzbelastung von mindestens einer Stunde.

Überregionale Schiene ausbauen

Im Hinblick auf den öö. Nord-Süd-Güterverkehr wird in der Öffentlichkeit oft beanstandet, dass mehr überregionale Fracht auf der Schiene geführt werden soll. Seit Jahrzehnten fordern die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark in diesem Zusammenhang den Ausbau der Pyhrn-Summaerbahn. „Ein Ausbau könnte im überregionalen Güterverkehr von Tschechi-

en kommend weiter in die Steiermark bis zum Hafen Koper in Slowenien, der für unsere Wirtschaft als wichtigster Hafen Europas gilt, einen mehr als positiven Beitrag leisten. Gleiches gilt auch für ein überregionales Angebot im Personenverkehr“, weiß Schneckenreither.

Dieses Projekt, das in den EU-Planungen der Transeuropäischen Netze vorgesehen ist, sollte auch von der ÖBB im Zielnetz 2040 - trotz der notwendigen Sparmaßnahmen - höchste Priorität bei der Umsetzung erhalten. „Eine Ergänzung im Zielnetz der Bahn sollte umso mehr erfolgen, da kürzlich bekannt wurde, dass Tschechien auf der Strecke Prag-Budweis-Linz neue Hochgeschwindigkeitszüge einsetzen wird. Das tschechische Bahnmanagement hat dem Infrastrukturministerium bereits ein Konzept vorgelegt, wonach neben einer Spitzengeschwindigkeitstauglichkeit auch doppelgleisige Verkehrsführungen notwendig sein werden. Tschechien geht auch hier voran und Österreich darf sich dabei nicht abhängen lassen“, so Schneckenreither.

Für die Schiene ist weiters die Realisierung des viergleisigen Ausbaus der Westbahnstrecke inklusive Anbindung des Flughafens ein Schwerpunkt. Der Erhalt von Regionalbahnen und deren Elektrifizierung sowie die Umsetzung des geplanten S-Bahnkonzepts im Linzer Großraum sind weitere große Projekte, die bedeutend für den öffentlichen Verkehr sind.

„Intermodalität“: Trumpfkarte für OÖ

„Hervorzuheben ist abschließend das Potenzial Oberösterreichs im Bereich der Intermodalität, also der optimalen Verknüpfung aller Verkehrsträger. Mit einer guten, vorhandenen Terminal-Infrastruktur (vor allem in Linz, Wels, Enns und Hörsching) bieten sich im Güterverkehr vielversprechende Perspektiven für den Ausbau multimodaler Verkehrslösungen“, sagt Schneckenreither. Zur besseren Nutzung der Schiffbarkeit auf der Donau muss aber eine ganzjährige Fahrrinnentiefe von rund 2,65 Meter realisiert werden, um eine wirtschaftlich sinnvolle Auslastung der Ladekapazitäten auf Frachtkähnen garantieren zu können. „Auf der Donau schlummert daher noch viel Potenzial“, erklärt Schneckenreither.

„Für den Standort Oberösterreich steht auch die Notwendigkeit des Erhalts des Flughafens außer Streit“, positioniert sich Schneckenreither klar. Um seine Position als Luftfrachtstandort Nummer eins in Österreich weiter auszubauen, gilt es, dem Flughafen Linz geeignete Perspektiven zu bieten. Zum Beispiel durch dessen Anbindung an die Westrecke der Schiene und

damit ein regionales Mobilitätsangebot für die derzeit über 7.000 Mitarbeiter im Gesamtbereich des Flughafens inklusive angrenzendem Logistikpark.

„All diese Faktoren multimodalen Potenzials sind letztlich auch für Standortentscheidungen der Wirtschaft - insbesondere international tätiger Unternehmen - höchst relevant und damit zentral für die Entwicklung und den Erhalt einer international wettbewerbsfähigen Wirtschaft als Lebensgrundlage für unser Land Oberösterreich“, betont Schneckenreither.

WKOÖ-Monitoring der Verkehrsinfrastruktur in OÖ

Informieren und beteiligen!

Eine bedarfs- und leistungsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für Auswahl und Erhalt von Unternehmensstandorten. Deshalb beobachten wir die Entwicklungen, Vorhaben sowie Notwendigkeiten dazu und wollen in unserer Rolle als Standortpartner unser Know-how und konstruktive Inputs der Wirtschaft einbringen. Im Rahmen eines laufenden Monitorings dokumentiert, wollen wir auf dieser Basis den für die Umsetzung von Verkehrsprojekten zuständigen Verantwortlichen unsere aktive Mitwirkung und Unterstützung zur Realisierung wichtiger Mobilitätsanliegen in OÖ anbieten. Unseren Mitgliedern wollen wir damit einen stets aktuellen Überblick und die Gelegenheit bieten, ihre Inputs und Ideen einzubringen.