



Foto: Roland Berger

Roland Falb

Infrastrukturpolitik in Österreich

Ist die österreichische Infrastruktur (noch) wettbewerbsfähig?

Eine hochwertige Infrastruktur ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes und für die langfristige Aufrechterhaltung eines gewohnten Lebensstandards. Aber auch Industriestaaten, die heute noch als Vorbilder in puncto Infrastrukturqualität gehandelt werden, laufen Gefahr, den Anschluss an jene Länder zu verlieren, die die Zeichen erkannt haben und intensiv in Infrastruktur investieren. Restriktive Investitionspolitik im Infrastrukturbereich, gerade in Europa oft den überlasteten öffentlichen Haushaltsbudgets geschuldet, verkennt, dass die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes nachhaltig abgesichert werden muss. Österreich steht auf einem hohen Qualitätsniveau im Bereich der Infrastruktur, gerät aber insbesondere im globalen Kontext immer mehr ins Hintertreffen.

1 Einleitung

Eine Vielzahl von Untersuchungen belegt ohne Zweifel, dass eine gut ausgebauten Infrastruktur einen unabdingbaren Wohlstands- und Wachstumsfaktor für jede Volkswirtschaft darstellt. Staaten wie Österreich, die ihre Infrastruktur-Ausstattung seit vielen Jahrzehnten aufgebaut haben, können sich heute glücklich schätzen, eine Vorreiterrolle als moderner Industrie- und Dienstleistungsstandort einzunehmen. Diese Staaten drohen aber auch, sich mit dem Erreichten zu begnügen und somit gegenüber den nachdrängenden „emerging markets“ an Terrain und damit an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren.

In Zeiten der Wirtschaftskrise werden die Bedeutung einer strategischen Infrastrukturplanung und die Nach-

teile einer restriktiven Investitionspolitik besonders deutlich. Mangelhafte Nettoinvestitionen vieler Industrienationen führen heute zu einer Verschiebung der relativen Infrastrukturqualität, welche auch vor Österreich nicht Halt macht.

So attestiert das Schweizer Managementinstitut IMD Österreich in seinem World Competitiveness Yearbook 2013 den 23. Platz, was einem Verlust von 9 Plätzen seit 2010 gleich kommt. Diese Entwicklung lässt sich vorrangig dadurch erklären, dass die Großmächte USA, Japan und China ihre Wettbewerbsfähigkeit ausbauen konnten und es einige mittel- und osteuropäische Staaten geschafft haben, sich durch ambitionierte politische Agenden über die letzten Jahre zu ernsthaften Infrastrukturkonkurrenten zu entwickeln.

Aufgrund der vorherrschenden Kompetenzverteilung auf mehrere Ministerien (BMVIT, BMFJ, BMWFW, BMF und weitere Stellen) ist die Ausarbeitung einer langfristigen, gebündelten Infrastrukturagenda in Österreich schwierig, wenn realpolitisch nicht sogar unmöglich. Um künftigen Herausforderungen mit einer abgestimmten Strategie entgegenzutreten zu können, wird es notwendig sein, tiefgreifende Änderungen in der derzeitigen Organisation der Infrastrukturagenda vorzunehmen.

Sowohl eine bessere Abstimmung der relevanten Entscheidungsträger, als auch eine Flexibilitäts- und Effizienzsteigerung aller beteiligten Organisationen könnte nachhaltige Wettbewerbsvorteile schaffen. Eine mit der Notwendigkeit nach Budgetsanierung argumentierte, restriktive Investitions-

politik gilt es unbedingt zu vermeiden.

2 Methodik des Ländervergleichs

Es wurde bereits mehrmals die Wettbewerbsfähigkeit angesprochen. Die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes – hier im Hinblick auf die Infrastrukturqualität – kann aber nur bewertet werden, wenn man den Blick auf andere Länder wirft. Im Folgenden wird Österreich zunächst mit den wichtigsten Handelspartnern innerhalb der EU-28 verglichen. Darüber hinaus muss Österreich (und Europa) aber auch mit weiteren großen Industrieregionen dieser Erde (USA, Japan), sowie mit den wichtigsten „emerging markets“ – den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) – den Benchmark-Vergleich bestehen.

Im inner-europäischen Ländervergleich wird Österreichs Infrastruktur jener seiner 10 wichtigsten Wirtschaftspartner¹ (siehe Abb. 1) gegenübergestellt. Die Auswahl dieser Länder basiert auf der Summe ihrer Importe und Exporte mit Österreich und dem damit verbundenen Ranking. Die Auswahl der 10 in diesem Ranking führenden Wirtschaftspartner reflektiert die standortpolitische Relevanz der Mitbewerber.



ABBILDUNG 1: DIE 10 WICHTIGSTEN WIRTSCHAFTSPARTNER ÖSTERREICHS

Datengrundlage für den vorgestellten Vergleich bilden der Global Competitiveness Report („GCR“) des World Economic Forums, das World Competitiveness Yearbook („WCY“) des Schweizer Managementinstituts IMD und weitere anerkannte statistische

1 Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich, Niederlande, Italien, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien und Polen

Quellen. Die behandelten Indikatoren der 3 aktuellsten verfügbaren Jahre sind so gewählt, dass eine Vergleichbarkeit über alle Länder gewährleistet und eine Überführung in eine einheitliche „Barometer“-Darstellung möglich ist.

Die Werte der jeweiligen Kennzahl sind auf dem Barometer zwischen 0 (schlechtester Wert) und 100 (bester Wert) skaliert, wobei der durchgehende Vektor Österreichs („AT“) Platzierung und der strichlierte Vektor mit der Bezeichnung „ØWP“ dem durchschnittlichen Ergebnis des Ländervergleichs der Wirtschaftspartner entspricht (Bsp.: siehe Abb. 2).

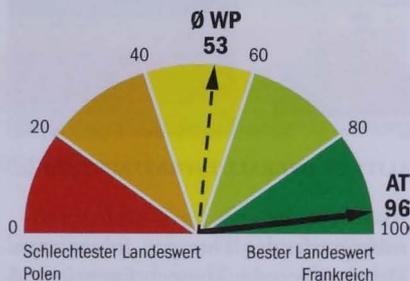


ABBILDUNG 2: BEISPIELHAFTES SKALIERUNG DER ERHOBENEN WERTE

Nachdem Österreich seine Platzierung im inner-europäischen Vergleich der Infrastrukturqualität halten konnte, im globalen Vergleich jedoch Plätze eingebüßt hat, wird zusätzlich ein Vergleich der EU-28 mit den USA, Japan und den BRIC-Staaten angestellt, um zusätzliche Einblicke in die Entwicklung der Infrastrukturqualität der EU zu erhalten.

3 Österreichs Infrastruktur im europäischen Kontext

Österreich schneidet im letzten inner-europäischen Vergleich des Indikatorwertes „quality of overall infrastructure“ des GCR ähnlich wie in den vorangegangenen Jahren sehr gut ab und erreicht innerhalb des Ländervergleichssets der 10 wichtigsten Wirt-

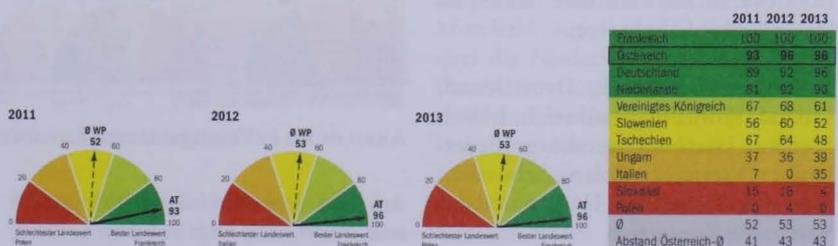


ABBILDUNG 3: INNER-EUROPÄISCHER VERGLEICH „QUALITY OF OVERALL INFRASTRUCTURE“

schaftspartner den 2. Platz. Damit liegt Österreich nur knapp hinter Frankreich und ex aequo mit Deutschland und den Niederlanden (siehe Abb. 3).

Schenkt man der Einschätzung des World Competitiveness Yearbook des Schweizer Managementinstituts IMD Glauben, so hat sich Österreichs Wettbewerbsfähigkeit im globalen Vergleich über die letzten sechs Jahre hinweg aber deutlich verschlechtert. Wurde uns in 2010 noch der 14. Platz zugesprochen, so sind wir bis 2013 ganze 9 Ränge auf den 23. Platz abgerutscht (siehe Abb. 4).

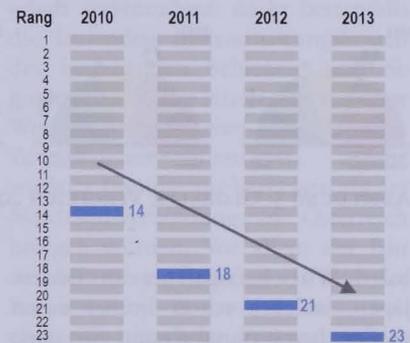


ABBILDUNG 4: WETTBEWERBSFÄHIGKEIT IM INTERNATIONALEN VERGLEICH

Mögliche Gründe für diese ernüchternde Bilanz gibt es viele: Auf nationalstaatlicher Ebene kann das Fehlen einer integrierten Strategie wohl als größter Mangel der Infrastrukturagenda angeführt werden. Es ist anzunehmen, dass in Österreich aufgrund der unkoordinierten Infrastrukturpolitik ein erhebliches Produktivitätspotenzial brach liegt, welches anhand unterschiedlichster Einzelinitiativen zu beobachten ist: Generalverkehrsplan, IKT-Masterplan, Energiestrategie und Pläne für Zugverkehr und Luftfahrt bestehen, sind jedoch oft unkonkret, werden immer wieder revidiert oder auch zu selten aktualisiert.

Als klares Vorbild im Sinne der strategischen Konzeption von Infrastrukturpolitik kann die Schweiz gesehen

werden. Diese erzielt aufgrund ihrer integrierten Strategie und klar geregelten Kompetenzen beim weltweiten Vergleich des Infrastrukturindex „quality of overall infrastructure“ den 1. Platz.

4 Europas Infrastruktur im globalen Kontext

Wie der Infrastrukturindex des GCR 2013 zeigt, verliert EU-gesamt gegenüber einigen ihrer wichtigsten glo-

Der für Österreich bereits angesprochene Mangel einer integrierten Infrastruktur-Strategie gilt aber bedauerlicher Weise nachgerade auch für die gesamte EU-28.

So beziehen sich von aktuell 345 Infrastruktur-relevanten Dokumenten (Mittel- bis Langfristpläne) ausschließlich 330 auf nationale Partialstrategien. Von der EU-Kommission selbst wurden lediglich 15 Dokumente erarbeitet, welche sich im Gegensatz zu den nationalen Papieren vorwiegend auf lände-

Drei der wichtigsten Messgrößen, welche zur Validierung der Energieversorgungsqualität herangezogen werden, sind Einschätzungen der Zuverlässigkeit des Elektrizitätsnetzes, der Energieintensität der Wirtschaft und der Anteil der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien.

Die letzten erhobenen Zahlen bezüglich der Zuverlässigkeit der Stromversorgung – gemessen an der durchschnittlich verfügbaren Reservekapazität im Falle eines Stromausfalls – attestierten Österreich den 1. Rang innerhalb des Ländervergleichssets. Die Nachbarländer Slowenien und Tschechien folgen auf Platz 2 und 3.

Auch in puncto Energieintensität der Wirtschaft – gemessen als Verhältnis zwischen dem Nettoinlandsverbrauch von Energie und dem BIP – schneidet Österreich überdurchschnittlich gut ab und reiht sich mit seinem 3. Platz nur knapp hinter dem Vereinigten Königreich und Italien ein. Der Abstand zum Erstplatzierten entspricht in der Barometerdarstellung bloß 9 Skalenpunkten.

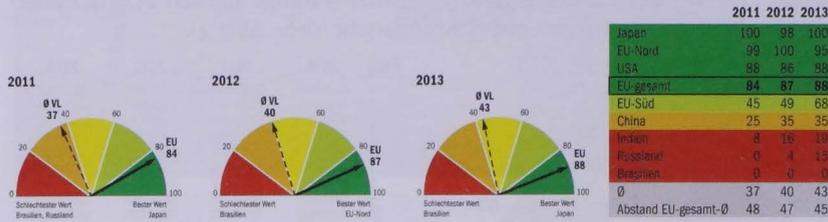


ABBILDUNG 5: GLOBALER VERGLEICH „QUALITY OF OVERALL INFRASTRUCTURE“

balen Wirtschaftspartner an Boden. Japan, welches schon immer einen großen Investitionsaufwand für seine moderne Infrastruktur betrieben hat, führt die Liste der 9 ausgewählten Länder(gruppen) die letzten 3 Jahre durchgehend an. Es kann besonders durch seine bemerkenswert ausgebauten Straßen-, Autobahn- und Schienennetze punkten (siehe Abb. 5).

Aufgrund der Heterogenität der einzelnen Länder in Europa („Nord/Süd-Gefälle“) ergeben sich bei einer differenzierten Betrachtung der EU-28, geteilt in EU-Nord² und EU-Süd³, interessante Erkenntnisse.

Stellt man beispielsweise den Vergleich mit den USA her, die mit EU-gesamt etwa auf demselben Niveau liegen, dann liegt EU-Nord mit 95 Punkten deutlich vor den USA. Hingegen zeigt EU-Süd eine ernüchternde Bilanz bei deutlich abgeschlagenen 68 Punkten. Die BRIC-Staaten gehen beim „quality of overall infrastructure“ Index als klares Schlusslicht hervor.

- 2 Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Slowakei, Tschechien, Ungarn und das Vereinigte Königreich
- 3 Bulgarien, Griechenland, Italien, Kroatien, Malta, Portugal, Rumänien, Slowenien, Spanien und Zypern

rübergreifende Themen fokussieren. Dabei stehen die Themen Energie und Luftfahrt („Single European Sky“) im Vordergrund.

5 Infrastrukturbereiche in Österreich

Um ein differenziertes Bild der Ergebnisse zu erlangen, wird im Folgenden der Stand einiger wichtiger Infrastrukturbereiche auf österreichischer, als auch auf EU-Ebene skizziert.

5.1 Energie

Im Bereich der Stromversorgung nimmt Österreich seit langem eine Vorreiterrolle ein. Auch 2013 reiht es sich im Vergleich zu seinen 10 wichtigsten Wirtschaftspartnern auf dem 1. Platz ein, welchen es sich mit den Niederlan-

Österreichs Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen deckt heute rund 55% des nationalen Bruttostromverbrauchs ab und befindet sich damit im Vergleich beachtliche 83 Skalenpunkte über dem Durchschnitt seiner 10 wichtigsten Wirtschaftspartner. Auf dem 2. Rang folgt Slowenien.

Wie bereits erwähnt, findet die Energie-Infrastruktur auch auf EU-Level vorrangige Beachtung, 34% aller Infrastrukturstrategie-Papiere der EU-Kommission beschäftigen sich mit Energie.

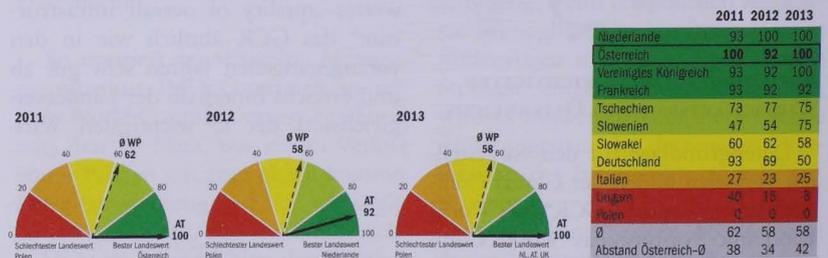


ABBILDUNG 6: VERGLEICH DER ENERGIEVERSORGUNGSLIQUIDITÄT

den und dem Vereinigten Königreich teilt. Frankreich folgt auf dem 4. Platz, Tschechien und Slowenien liegen ex aequo auf Rang 5 (siehe Abb. 6).

Als größter Mangel Österreichs Energie-Infrastruktur ist wohl der nach Jahrzehnten der Planung immer noch nicht abgeschlossene Bau einer 380

KV-Ringleitung zu nennen. Die Fertigstellung des letzten Teilbereichs, der Salzburgleitung, ist bis 2018 geplant. Bis dahin scheint der 1. Platz bei der Versorgungssicherheit nicht wirklich gerechtfertigt.

5.2 Verkehr

Straße

Österreichs Straßeninfrastruktur befindet sich in einem vergleichsweise

6.9 Mrd. EUR bis 2018 lässt eine weitere Verbesserung des österreichischen Hochleistungsstraßennetzes erwarten.

Schiene

Der GCR attestiert Österreich beim Index Schieneninfrastrukturqualität den 4. Platz unter seinen 10 wichtigsten Handelspartnern. Spitzenreiter ist Frankreich vor Deutschland und den Niederlanden. Polen bildet abermals das Schlusslicht (siehe Abb. 8).



ABBILDUNG 7: VERGLEICH DER STRASSENQUALITÄT

guten Ausbauzustand und konnte beim GCR-Index zur Qualität der Straßen den 2. Rang innerhalb seiner wichtigsten Wirtschaftspartner halten. Nur Frankreich erzielt ein um 6 Skalenpunkte besseres Ergebnis und führt damit innerhalb des Ländervergleichs (siehe Abb. 7).

Im globalen Vergleich steht Japan mit seinem gut ausgebauten Straßen- und Autobahnnetz unangefochten an der Spitze. Die USA und EU-Nord sind auf identem Niveau. EU-Süd findet sich von den westlichen Industriestaaten deutlich abgeschlagen, während China auf durchschnittlichem Niveau stagniert.

Die ASFINAG, welche mit der Erhaltung und dem Ausbau des österreichischen Straßennetzes beauftragt ist, finanziert ihren laufenden Betrieb aus-

Statistiken über die Beförderungskapazitäten zeigen einen deutlichen Aufwärtstrend in puncto Akzeptanz des Personen-Bahnverkehrs in Österreich (+4,6 % auf 274 Mio. Fahrgäste in 2013). Ein ausschlaggebender Faktor hierfür scheint der Wettbewerb zwischen den ÖBB und den neu aufkommenden Privatbahnen zu sein, welcher in den nächsten Jahren weiter deutlich zunehmen wird. Obwohl der 11%ige Anteil der Personenbeförderung auf Schiene am Gesamtverkehr uns im Vergleich den 2. Rang nach Ungarn (12 %) beschert, besteht Bedarf, die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr hierzulande noch massiv zu steigern. Dies kann durch Modernisierung oder auch durch eine weitere Liberalisierung des Schienennetzes erfolgen.

Im Bereich des Güterzugverkehrs



ABBILDUNG 8: VERGLEICH DER SCHIENENINFRASTRUKTURQUALITÄT

schließlich aus eigenen Mauteinnahmen. In 2013 erwirtschaftete sie einen Jahresüberschuss von 471 Mio. EUR. Ein Gesamtinvestitionsvolumen von

zeigt sich ein leichter Rückgang der Beförderungskapazitäten von ca. 4 % von 2012 auf 2013, welcher durch die Krise und eine generelle Reduktion der Flä-

chenbedienung bedingt ist. Beim Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene am Gesamtverkehr zu Lande belegt Österreich wie im Vorjahr den 1. Rang mit 39 %, gefolgt von Deutschland (23 %) und der Slowakei (21 %). Auch die Zunahme des Gütertransports auf der Schiene hängt weitgehend von den dafür notwendigen Investitionen in die transmodalen Übergänge Straße-Schiene und Schiene-Straße ab. Auf diesem Gebiet gibt es weiterhin hohen Nachholbedarf.

Das Schienenbenützungsentgelt, welches die ÖBB-Infrastrukturgesellschaft vereinnahmt, deckt bestenfalls die laufenden Instandhaltungskosten des bestehenden Schienen- und Signalnetzes. Sicher lassen sich auf diese Weise aber keine neuen Strecken- oder Tunnelbauten finanzieren, welche wichtige Impulse zur Verbesserung der Nord/Süd-Verbindung in Österreich bringen würden. Vor allem der Bau des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn soll erwähnt sein, welcher eine deutliche Verkürzung der Fahrtzeit auf Nord/Süd-Verbindungen ermöglicht und somit beträchtlich zu der Wettbewerbsfähigkeit Österreichs beitragen kann.

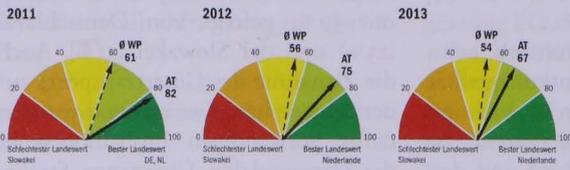
Im globalen Vergleich findet man Japan abermals als überlegenen Spitzenreiter, welches sich nicht nur durch seine Pionierrolle im Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen, sondern auch durch seinen belebten Wettbewerb aufgrund einer Vielzahl von Privatbahnen auszeichnet. Differenziert man innerhalb der EU-28, so wird ein großer Aufholbedarf der südlichen Länder offensichtlich. Während EU-Nord mit deutlichem Abstand vor den USA an 2. Stelle liegt, ist EU-Süd sogar hinter China zurückgefallen.

Luftfahrt

Im Vergleich zu seinen 10 wichtigsten Wirtschaftspartnern landet Österreich in puncto Luftfahrt-Infrastruktur im Mittelfeld auf Rang 6. Spitzenreiter sind die Niederlande, dahinter liegen Deutschland und Frankreich auf Platz 2. Tschechien belegt Platz 4 und das Vereinigte Königreich Rang 5. Österreichs Abstieg in der Liste ist vor allem durch die generelle Streichung von Strecken durch Austrian Airlines und die Air Berlin Gruppe zu erklären (siehe Abb. 9).

	2011	2012	2013
Frankreich	100	100	100
Österreich	91	95	94
Deutschland	91	90	88
Niederlande	77	87	88
Vereinigtes Königreich	74	77	68
Slowenien	56	62	62
Italien	44	44	41
Ungarn	40	36	29
Tschechien	30	28	21
Slowakei	30	26	18
Polen	0	0	0
Ø	54	55	51
Abstand Österreich-Ø	37	40	43

	2011	2012	2013
Frankreich	100	100	100
Deutschland	82	85	84
Niederlande	82	85	78
Österreich	72	74	70
Vereinigtes Königreich	62	67	65
Tschechien	51	56	54
Slowakei	51	54	46
Italien	26	31	43
Ungarn	28	28	27
Slowenien	10	18	18
Polen	0	0	0
Ø	49	52	51
Abstand Österreich-Ø	23	22	19



	2011	2012	2013
Niederlande	100	100	100
Deutschland	100	94	88
Frankreich	94	88	88
Tschechien	85	81	79
Vereinigtes Königreich	82	81	73
Österreich	61	82	87
Italien	42	41	36
Slowenien	42	34	33
Ungarn	45	25	21
Polen	15	13	21
Schweden	0	0	0
Ø	61	66	71
Abstand Österreich-Ø	21	14	14

ABBILDUNG 9: VERGLEICH DER INFRASTRUKTURQUALITÄT DER LUFTFAHRT

Das Passagieraufkommen in Österreich konnte zuletzt eine 3%ige Steigerung erfahren, während die Anzahl der Flugbewegungen um 2,7% gegenüber dem Vorjahr gesunken ist. Das Cargo-Geschäft hat 2012 weiter abgenommen.

Volkswirtschaftlich ist der Verkehrsknotenpunkt Flughafen Wien, welcher 80% aller Passagierbewegungen aus und nach Österreich abwickelt, insbesondere für den Osten des Landes von Bedeutung. Der Wiener Flughafen qualifiziert sich weiterhin als attraktivster CEE-Hub mit 45 Point-to-point Verbindungen in diese Region.

Die Übernahme von Austrian Airlines durch die Lufthansa-Gruppe im September 2009 hatte eine Streichung vieler Langstreckenflüge aus Wien zur Folge. Dies resultiert nun in einem Defizit an Langstreckenverbindungen von und nach Österreich und konnte nur unzureichend durch andere Fluglinien (z.B. Emirates) kompensiert werden.

Im globalen Vergleich hat EU-Nord die Führung an die USA abgegeben. EU-gesamt ist weiterhin sehr gut aufgestellt. Japan befindet sich auf Platz 4, während sich die BRIC-Staaten die letzten Ränge teilen.

5.3 Informations- und Kommunikationstechnologie („IKT“)

Österreich kann im Rahmen des IKT-Qualitätsvergleichs des GCR gegenüber dem globalen Wettbewerb einen

Platz gut machen und liegt aktuell zusammen mit Frankreich auf Rang 4 (siehe Abb. 10). Vor Österreich stehen die Niederlande und das Vereinigte Königreich wie im Vorjahr gemeinsam auf Platz 1, gefolgt von Deutschland auf dem 3. Platz.

Im österreichischen Telekommunikationsmarkt herrscht seit Jahren intensiver Wettbewerb. Durch die Fusion von Hutchinson Drei und Orange erfolgte in 2013 ein erster Schritt in Richtung Marktkonsolidierung. Dieser Trend wird sich in Europa in den nächsten Jahren massiv fortsetzen, bedenkt man, dass in Europa mehr als 120 Telekommunikations-Unternehmen am Markt sind, während es hingegen in den USA nur 4 sind.

Bei der Breitband-Penetration der Haushalte belegt Österreich mit 77% erneut den 4. Rang unter den Top-10 seiner EU-Wirtschaftspartner, was 71 Skaleneinheiten auf dem Barometer entspricht. Ein alarmierendes Bild zeigt sich hingegen bei der Breitband-Penetration von Unternehmen. Hier belegt Österreich mit 86% wie im letzten Jahr den 9. Rang und liegt damit lediglich vor Ungarn und Polen. Spitzenreiter sind hier Frankreich und Slowenien.

Die Situation der IKT in den EU-28 konnte aufgrund der Liberalisierung der mobilen Kommunikation und des substantiellen Produktivitätsfortschrittes der vergangenen 10 Jahre entscheidend verbessert werden. Die EU-28 haben somit die USA überholt. Kein ähnlicher Erfolg konnte bei den



	2011	2012	2013
Niederlande	100	100	100
Vereinigtes Königreich	100	100	100
Deutschland	84	83	95
Frankreich	95	89	85
Österreich	59	74	85
Slowenien	47	53	60
Tschechien	53	47	40
Ungarn	47	32	40
Slowakei	47	32	30
Italien	21	21	30
Polen	0	0	0
Ø	50	56	61
Abstand Österreich-Ø	35	17	27

ABBILDUNG 10: VERGLEICH DER IKT-QUALITÄT

sog. Breitband-Technologien vermeldet werden. Abseits der Ballungszentren ist vielfach eine mangelnde Verfügbarkeit zu beklagen.

6 Politische Agenda und Fazit

Obwohl Österreich vom letzten GCR ein durchaus positives Ergebnis attestiert bekam, gibt es zahlreiche strukturelle Mängel, welche, wenn nicht zeitgerecht gegengesteuert wird, zu einer nachhaltigen Verschlechterung unserer Wettbewerbsfähigkeit führen können. Daher sind die folgenden 5 Hauptforderungen an die österreichische Bundesregierung zu stellen:

- 1. Das Ausarbeiten einer ganzheitlichen Infrastrukturstrategie für Österreich ist prioritär zu behandeln. Dies setzt eine Kompetenzbündelung und ein klares Bekenntnis von Bund, Ländern und Gemeinden zum koordinierten Ausbau und Erhalt der Infrastruktur voraus. Parteipolitisch motivierte Aufsplittungen von Zuständigkeiten auf Ebene der Bundesministerien sind raschest zu überwinden.
- 2. Außerdem muss die österreichische Bundesregierung die nötigen Voraussetzungen für eine Steigerung der staatlichen und privaten Investitionen schaffen. So sind auch PPP-Modelle (public private partnership) konsequent zu evaluieren und bei Überwiegen der Vorteile im Sinne einer Beschleunigung der Infrastrukturentwicklung umzusetzen.
- 3. Infrastrukturpolitische EU-Ansätze müssen nationalstaatlich durch Österreich aktiv unterstützt werden. Die europäische Agenda im Zusammenhang mit der „Energiewende“ muss in Österreich dazu führen, dass die grenzüberschreitenden Netzkapazitäten ausgebaut werden. Innerösterreichisch ist die Verfügbarkeit von elektrischem Strom durch den finalen Schluss des 380 kV-Ringsystems raschest sicherzustellen.
- 4. Im Verkehrsbereich zählen insbesondere der Ausbau der transeuropäischen Korridore im Schienenbereich und der „Lückenschluss“ des Hochleistungsstraßennetzes in Richtung Tschechien zu den absoluten Prioritäten. Innerösterreichisch ist der Ausbau der Schieneninfra-

struktur auf der Nord/Süd-Achse (Semmeringtunnel, Koralmbahn) voranzutreiben und sollte nicht durch Restriktionen des öffentlichen Haushaltes verzögert werden. Einer weiteren Verschlechterung der „connectivity“ des Flughafens Wien durch Streichungen von Netzverbindungen ist aktiv entgegenzuwirken.

- 5. Österreich muss einen stärkeren Fokus auf IKT als „Meta-Infrastruktur“ legen und vor allem bundesweit in den Ausbau von leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitsnetzen (Mobilfunk, Festnetz, Glasfaser) investieren. Angekündigte öffentliche Investitionsmittel, z.B. die „Breitband-Milliarde“ sind freizugeben.

Abschließend soll angemerkt werden, dass es von zentraler Wichtigkeit für die strategische Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs ist, im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung das Verständnis für die weiter steigende Bedeutung von Infra-

strukturinvestitionen zu schaffen. Denn, erst wenn dieses Bewusstsein in weiten Kreisen der Bevölkerung, wie beispielsweise schon heute in der Schweiz, verankert ist, kann eine strategische und nachhaltige Infrastrukturpolitik im nationalen Konsens verfolgt werden.

Autor

Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Roland Falb ist seit 1994 in der Beratung tätig. Er ist Managing Partner Austria des global tätigen Beratungsunternehmens Roland Berger Strategy Consultants. Seine Schwerpunkte liegen in den Bereichen Infrastruktur, Gesundheitswesen, öffentliche Verwaltung sowie funktional in den Bereichen Organisation und Performance. Er stammt



**Prof. Dipl.-Ing.
Dr. techn.
Roland Falb**
Managing Partner
Austria, Roland Berger
Strategy Consultants

aus Oberösterreich, sein Studium des Wirtschaftsingenieurwesens/Maschinenbaus in Graz hat er mit einer Promotion abgeschlossen. Vor seiner mittlerweile 20-jährigen Beratertätigkeit arbeitete er von 1988 bis 1996 für die Steirerbau AG, zunächst in leitenden Vertriebsfunktionen, ab 1993 als Personalchef.

2013 wurde ihm wegen seiner Verdienste für die österreichische Wirtschaft vom Bundespräsidenten der Republik Österreich der Titel „Professor“ verliehen.

HILTI

Wir begeistern unsere Kunden und bauen eine bessere Zukunft. Dabei leben wir unsere Werte: Integrität, Mut zur Veränderung, Teamarbeit und hohes Engagement. Für den Profi am Bau bieten wir innovative Lösungen mit überlegenem Mehrwert. Und dies in 120 Ländern mit weltweit 21.000 Teammitgliedern.

Sie haben ein wirtschaftliches oder technisches Studium überdurchschnittlich abgeschlossen und suchen einen herausfordernden Einstieg bei einem innovativen und dynamischen Unternehmen, bei dem Sie schnell Verantwortung übernehmen und sich international entwickeln können?

Österreichweit bieten wir den

Karrierestart für Uni/FH Absolventen (w/m) Vertriebsaußendienst

Ihre Verantwortung

- Erstklassige Kundenbetreuung und individuelle Erarbeitung von Lösungen für unsere Kunden
- Technische Beratung und Verkauf unserer Produktpalette unter gewissenhafter Einhaltung der Unternehmensprozesse

Ihr Profil

- Sie haben ein wirtschaftliches/technisches Studium (Master bzw. Diplom) überdurchschnittlich abgeschlossen
- Ihre Ambition, sich in einem internationalen Konzernumfeld zu entwickeln, unterstreichen Sie mit hohem Engagement, professionellem Auftreten und Kommunikationsgeschick

Unser Angebot

- Interdisziplinäre und internationale Karrieremöglichkeiten bei einem Global Player mit Premium-Marke
- Sorgfältige Einschulung zu unseren Produkten und unserer Vertriebsstrategie
- Unvergleichbare Unternehmenskultur mit der Möglichkeit frühzeitig in einem jungen Team eigenverantwortlich zu arbeiten
- Jahresbruttogehalt ab € 33.000,- (Überzahlung abhängig von Qualifikation und Berufserfahrung)

Machen Sie den ersten Schritt!

Weitere Informationen zum Unternehmen und für Ihre Bewerbung: www.hilti.at/jobs
Mag. Lisa Hohberger-Gärtner | HR Business Partner Hilti Austria Gesellschaft m.b.H.
Altmannsdorfer Straße 165 | 1230 Wien | E abewerbung2@hilti.com (max. 2 MB)



Ihre Karriere bei Hilti



**Wo Ihre Stärken auf
Möglichkeiten treffen.**

Hilti. Mehr Leistung. Mehr Zuverlässigkeit.